

524 MODIFICATION TO REGULATION 13 OF THE REGULATIONS
REGARDING THE CLASSIFICATION, RECRUITMENT,
ETC., OF THE EXECUTIVE OFFICERS OF THE
PANCHAYATS ISSUED UNDER THE
MADRAS VILLAGE PANCHAYATS ACT, 1950

[25th March 1959]

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : ஸார், இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய விதியின்படி எக்ஸிடியூட்டிவ் ஆபீஸர்களை நியமிப்பது என்று சொன்னால், ஏற்கனவே வேலை செய்து கொண்டிருக்கக்கூடிய, சர்வீஸ் உள்ளவர்களை, நல்ல அனுபவம் உள்ளவர்களை நியமிப்பதின் மூலமாக பஞ்சாயத்துகள் எல்லாம் நல்ல முறையில் இயங்க முடியும். ஆகவேதான் இந்த திருத்தத்தை கொண்டு வந்தேன். ஏற்கனவே அனுபவம் உள்ளவர்களை வரீனியாரிட்டியின்படி நியமிக்கவேண்டும். வரீனியாரிட்டியில் இருக்கின்றவர்கள் சர்க்கார் எதிர்பார்க்கின்ற அளவுக்கு இல்லையென்றால் அதற்கு கீழ் இருக்கின்றவர்களை நியமிக்கலாம். இந்த முறையில் நியமிக்கப்பட்டு வந்தால் இனிமேல் நாம் ஏற்படுத்தப்போகும் பஞ்சாயத்துகளும், பஞ்சாயத் யூனியன்களும் நல்ல முறையில் செயல்படுவதற்கு சாதகமாக இருக்கும். ஆகவே தான் இந்த சிறிய திருத்தம் கொண்டு வந்திருக்கிறேன். தயவு செய்து அமைச்சர் அவர்கள் இதை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That under sub-section (4) of section 118 of the Madras Village Panchayats Act, 1950 (Madras Act X of 1950) the following modification be made in regulation 13 of the regulations regarding the classification, methods of recruitment, conditions of service, pay and allowances and discipline and conduct of Executive Officers of Panchayats, as amended in G.O. No. 1720, Local Administration, dated 27th November 1958, published in the *Fort St. George Gazette* on 17th December 1958 and laid on the Table of the House on 10th March 1959.

AMENDMENT.

Regulation 13.

In regulation 13 for the words, ‘ Promotions shall be made by the Inspector on grounds of merit and ability, seniority being considered only where merit and ability are approximately equal ’, the words ‘ Promotions shall be made by the Inspector ordinarily on the basis of seniority and experience and if the incumbent qualified on the basis of seniority is found lacking in merit and ability, the next in the order of seniority should be considered ’ shall be substituted ”.

The motion was put and lost.

VI.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR THE YEAR 1959-60—cont.

- (1) DEMAND XXV—CIVIL WORKS—WORKS.
- (2) DEMAND XXVI—CIVIL WORKS—ESTABLISHMENT.
- (3) DEMAND XL—CAPITAL OUTLAY ON CIVIL WORKS.

MR. SPEAKER : To-day we are going to discuss four Demands namely, XXV, XXVI, XL and XXVII. The first three relate to

25th March 1959]

[Mr. Speaker]

the Hon. Minister for Works and the last one relates to the Hon. Minister for Local Administration. I set apart three hours for the first three Demands and one hour for the last demand. The first three Demands will now be moved by the Hon. Minister for Works.

THE HON. SRI P. KAKKAN : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 6,40,93,400 under Demand No. XXV—Civil Works—Works’.

MR. SPEAKER : I understand that all the opposition parties have agreed that the cut motion standing in the name of the hon. Member Sri Sattanatha Karayalar be moved. The hon. Member may move the cut motion.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Mr. Speaker, Sir, I move—

‘That the allotment of Rs. 6,40,93,400 under Demand XXV—Civil Works—Works be reduced by Rs. 100’.

THE HON. SRI P. KAKKAN : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,30,56,500 under Demand XXVI—Civil Works—Establishment and Tools and Plant’.

MR. SPEAKER : I understand that all the opposition parties have agreed that the cut motion given notice of by the hon. Members Sri K. Sattanatha Karayalar and Sri A. Govindasamy be moved.

The hon. Member Sri Karayalar may move the cut motion.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Mr. Speaker, Sir, I move—

‘That the allotment of Rs. 1,30,56,500 under Demand XXVI—Civil Works—Establishment and Tools and Plant be reduced by Rs. 100’.

THE HON. SRI P. KAKKAN : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 3,54,34,200 under Demand XL—Capital Outlay on Civil Works’.

MR. SPEAKER : I understand that all the opposition parties have agreed that the cut motion given notice of by the hon. Member Sri Sattanatha Karayalar be moved. The hon. Member may move the cut motion.

[25th March 1959]

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR: Mr. Speaker, Sir, I move—

‘That the allotment of Rs. 3,54,34,200 under Demand XL—Capital Outlay on Civil Works be reduced by Rs. 100’.

MR. SPEAKER: The Demands as well as the cut motions are before the House for discussion. I allot three hours for these Demands and they will be put to vote at 12-40 p.m. after which the Hon. Minister for Local Administration will move the Demand No. XXVII. For the first three Demands, the mover of the cut motion will have ten minutes, the hon. the Leader of the Opposition 15 minutes and the Hon. Minister will have 45 minutes for his reply.

THE HON. SRI P. KAKKAN: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நான் முன்னுரையாக சொல்ல வேண்டியதை யெல்லாம், நன்கு தொகுத்து புத்தகமாக அங்கத்தினர்களுக்கு எல்லாம் அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. அதன் மீது அங்கத்தினர்கள் தங்களுடைய சிறந்த கருத்துகளை தெரிவிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு இதில் அச்சுப்பிழையாக இருக்கும் சில தவறுகளை திருத்திக்கொள்ள வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதாவது இதில் 4-வது பக்கத்தில் எண்ணிக்கை 10-ல் “திருமழி” என்றிருப்பதை “திருமழி” என்று திருத்திக்கொள்ள வேண்டும். அதே போன்று பக்கம் 6-ல் எண்ணிக்கை எட்டில் “தஞ்சை” என்றிருப்பதை, “தஞ்சை ஜில்லாவில்” என்றும், பக்கம் 14-ல் எண்ணிக்கை 11-ல் “ஆந்திர மாநிலத்தில்” என்றிருப்பதை “ஆந்திர மாநிலத்தை” என்றும் திருத்திக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த பெருவழித்துறை இலாகாவில் செயல்கள் நன்கு நடைபெறுவதற்காக இது சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் இன்ஜினியர்கள் அடிக்கடி கூடிய பேசுகிறார்கள். அதாவது மூன்று மாதத்திற்கு ஒரு தடவை “கான்பரான்ஸ்” கூட்டி அதில் எவ்வாறு வேலைகளைத் துரிதமாக நடத்துவது என்பதைப்பற்றி விவாதித்து அதன்படி வேலைகளைச் செய்து வருகிறார்கள். மேலும் இந்த இலாகா சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளும், மின்சார இலாகா சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளும் கலந்து விவாதித்து முடிவு எடுப்பதால் வேலைகளைத் துரிதமாக நடத்த முடிகிறது. சமீபத்தில்தான் திருச்சியில் ஒரு பெரிய மகாநாட்டைக் கூட்டி, அதில் பி. டபிள்யூ. டி. லெக்டர்பி அவர்களையும் வரச்சொல்லி, இதில் ஒதுக்கியிருக்கின்ற பணம் எல்லாம் சரியாக செலவு செய்யவேண்டும் என்றும், அதில் காலதாமதம் ஏற்படக்கூடாது என்றும், இதில் எந்தவிதமான குற்றங்களுகளுக்கும் வராதவாறு பாதுகாத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்றும் சொல்லியிருக்கிறோம். நாங்கள்—மந்திரிகள்—இருந்து பேசுவது மட்டுமல்ல, செகரட்டரி அவர்களே தனியாக இருந்து எந்தெந்த தலைப்பிலே நாம் பணம் ஒதுக்கியிருக்கிறோம், அதிலே சரியானபடி செலவழிக்கப் படாமல் இருந்தால் அதற்குக் காரணம் என்ன என்று கேட்டு, வேலைகள் துரிதமாக நடைபெறவேண்டிய ஏற்பாடுகளையெல்லாம் செய்து வருகிறோம்.

அதோடு கூட நமது தாயகத்தோடு சேர்ந்த கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் வெகு துரிதமாக வேலை நடைபெற வேண்டும் என்று செகரட்டரி அவர்கள் அதை அவ்வப்போது பரிசீலனை செய்து, துரிதமாக வேலைகள் நடைபெற ஏற்பாடுகளைச் செய்திருக்கிறார்கள்.

நம்முடைய மாகாணம் ரோடு அபிவிருத்தி வேலைகளில் முதன்மையாக இருக்கிறது என்பதை கனம் அங்கத்தினர்கள் எல்லோரும் அறிவார்கள். நூற்றுக்கு நூறு செய்துவிட்டோம் என்று சொல்லத் தயாராயில்லை. இன்னும் அதிகப்படியான வேலைகளை நாம் செய்யவேண்டும். அவைகளைச் செய்ய எவ்வளவு தூரம் பிரயத்தனம் செய்யவேண்டுமோ அவ்வளவு

25th March 1959] [Sri P. Kakkan]

தூரம் செய்கிறோம். சில இடங்களில் கால தாமதம் ஏற்படுகின்றது. கால தாமதம் ஏற்படுவதற்குக் காரணம் என்னவென்றால், ஒரு பாலம் போடுவது என்றால் முதலில் கிணறு வெட்டிப் பார்க்க வேண்டியிருக்கிறது. சில இடங்களில் நிலம் அக்வாயர் செய்வதிலே காலதாமதம் ஆகிறது. சில நிலச் சொந்தக்காரர்கள் கோர்ட்டுக்குப் போகிறோம் என்று சொல்லி பயமுறுத்துகிறார்கள் என்பது தெரியும்.

வேலைகள் துரிதமாக நடைபெற இந்த அரசாங்கம் வேண்டிய முயற்சிகளைச் செய்து வருகிறது என்று தெரிவித்துக்கொண்டு, கனம் அங்கத் தினர்கள் தங்களுடைய சிறந்த ஆலோசனையை இந்த மான்யத்தின் மீது பேசும்போது தெரிவிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : கனம் சபாநாயகர் அவர்கள், இன்று இந்த பெருவழித்துறை அல்லது நெடுஞ்சாலைத்துறையிலே குறிப்பாக நான்கு முறையான ரோடுகள் இருக்கின்றன. அதாவது சிமென்ட் கான்கிரீட்டிங் போடுவது, ஆஸ்பால்டிக் கான்கிரீட் போடுவது, பிடுமினல் கார்ப்பெட் விரிப்பது, வாட்டர் பவுண்ட் மெகாடம் போடுவது என்ற முறைகள் இருக்கின்றன. இதைப் போடுவதற்கு முறையே 60,000 ரூபாய், 45,000 ரூபாய், 15,000 ரூபாய், 10,000 ரூபாய் என்று ஒரு மைலுக்கு சராசரியாகச் செலவாகிறது. இந்த மாதிரி ரோடுகளை மெயின் டெயின் செய்ய முறையே 100 ரூபாய், 200 ரூபாய், 500 ரூபாய், 300 ரூபாய் வரையில் ஒரு வருஷத்திற்கு ஒரு மைலுக்கு செலவாகிறது என்று கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. இதைப் பரிசீலனை செய்து பார்க்கும்போது மிகக் குறைந்த செலவிலே இடக்கூடிய வாட்டர் பவுண்ட் மெகாடம் பொறுத்த மட்டில் எந்த அளவு மெயின்னடினன்ஸ் செலவாகிறது என்றால், பிடுமின் கார்ப்பெட் விரிப்பதில் மெயின்னடினன்ஸுக்கு ஆகக் கூடிய அந்த அளவுக்கு அதிகச் செலவாகிறது என்பது தெளிவாகத் தெரியும். நீண்டகால கண்ணோட்டத்தோடு—பொருளாதாரச் சிக்கன அடிப்படையில்—பார்த்தால் சிமென்ட் கான்கிரீட்டானது சிக்கனமாக இருக்கும். இதிலே முதலில் இடக்கூடிய முதலீடு மிக அதிகமாக தேவைப்படுவதால் இதிலே பல சிக்கல்கள் இருக்கக்கூடும். ஆனால் சாதாரணமாக ரோடுகள் இடக்கூடிய தரத்தைப் பொறுத்த மட்டில், பல பகுதிகளில் பார்க்கிறோம். சில ரோடுகள், பளாக் டாப்பிங் என்று விரிக்கக் கூடிய ரோடுகள் 3 முதல் 7 ஆண்டுகள் வரையில் தாங்கும் என்று இருந்தாலும், சாதாரணமாக இரண்டு ஆண்டுகளுக்குள்ளாக ஸ்பாட்ஸ் குழிகள் விழுவதைப் பார்க்கிறோம். இதற்குக் காரணம் பல உண்டு. ஒன்று மழை காலத்தில் இதை விரிக்கக் கூடியது—நாம் இருக்கக் கூடிய நேரத்தில் இதை விரிக்கக் கூடியது—காரணமாக இருக்கக் கூடும். இன்னும் ஒன்று, அவசரம் அவசரமாக பட்ஜெட்டிலே ஒதுக்கப்பட்ட அலாட்மென்ட் தீர்ந்து விடப்போகிறதே என்று கடைசி இரண்டு அல்லது மூன்று மாதங்களில் வேகமாக வேலைகளை நடத்தக் கூடியது. இந்த முறையை மாற்றி செய்யக் கூடிய வேலைகளை வருஷம் முழுவதும் பரவலாகச் செய்வதற்கு திட்டம் வைத்து, மாதந்தோறும் இல்லையென்றாலும், மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு திட்டம் வைத்து வேலைகளைச் செய்தால் நன்றாக இருக்கும். மழை காலத்தில் இந்த வேலைகள் நிறுத்தப்படவேண்டும். அந்த முறையில் 9 மாதங்கள் தான் சரியாக வேலை செய்ய முடியும். இந்த 8 அல்லது 9 மாதங்களுக்குள்ளாக இந்த வேலைகளைத் தீர்ப்பதற்குள்ள—மழை காலத்தில் வேலை இல்லாத வகையில்—திட்டம் திட்டவாட்டமாகத் தீர்ப்படவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, இந்த ரோடு போடக்கூடிய முறையிலே இன்று கையாளக்கூடியது காண்டிராக்ட் ஸிஸ்டமாக இருக்கிறது. டிபார்ட்மெண்டிலே விலை கூடுதல் பெருமான யந்திரங்களை வைத்து கண்டிராக்டர் களுக்கு வாடகைக்குக் கொடுக்கிறார்கள். இதிலே ரோலர்ஸ், மிக்ஸர்ஸ், பிரஸ்ஸர்ஸ் போன்ற பல தரப்பட்ட யந்திரங்களை வாடகைக்கு கொடுக்க

[Sri K. Sattanatha Karayalar]

[25th March 1959]

கிறோம். கல் முதலியவைகளை அந்த ரோடில் குவிக்க ஸ்பெஸிபிகேஷன், அப்படி விரிப்பதற்குள்ள ரேட் இதை யெல்லாம் வைத்திருக்கிறோம். அந்த அடிப்படையில் பார்க்கும்போது இது அத்தனையும் ஏன் டிபார்ட்மெண்ட் எடுத்து நடத்தக் கூடாது என்று பார்க்கவேண்டும். அதோடு கூட்டுறவு முறையை பல முறைகளில் ஊக்குவிக்க வேண்டுமென்று நாம் சொல்லுகிறோம். தொழிலாளர்கள் கூட்டுறவு முறையில் சேர்ந்து நடத்துவதற்கு முன் வந்தால் லேபர் காண்டிசன்களைக் கொடுக்க முடியுமா என்று பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். இல்லையென்றால் டிபார்ட்மெண்டிலேயே எடுத்து நடத்தினால் அவர்கள் இந்த வேலைகளை திறமையாக நல்ல முறையில்—நடத்துவார்கள். தகுதி வாய்ந்த பல என்ஜினியர்கள் இந்த இலாகாவில் இருக்கிறார்கள். பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் இந்த இலாகாவிலே இருக்கிறார்கள். பத்தாயிரத்தாக்கும் அதிகமாக மேஸ்திரிகள், கூலிகள், கேங்கு கூலிகள் எல்லாம் இருக்கிறார்கள். அதைத் தவிர ரோடு இன்ஸ்பெக்டர்கள் முதலியவர்களெல்லாம் இருக்கிறார்கள். இந்த அளவுக்கு மிகப் பெரிய ஒரு பட்டாளத்தை வைத்துக்கொண்டுருக்கும்போது ஏன் இந்த வேலைகளை நாமே ஏற்றுக்கொண்டு நடத்தக்கூடாது என்று பரிசீலிக்க வேண்டும். ஒரு விதத்திலே நாமே ஏற்றுக் கொண்டு நடத்தினால் அதிகச் செலவாகலாம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லக் கூடும். இந்த முறையில் அதிகச் செலவு ஆவது நியாயம் ஆகாது. காண்டிராக்ட் கொடுக்கக் கூடிய ரேட்டிலே, ஸ்பெஸிபிகேஷன்படி வேலைகளை காண்டிராக்டர்கள் செய்வார்களே யானால், நமக்கு ஆகக் கூடிய செலவு அவர்களுக்கும் ஆகும். ஆகையால் டிபார்ட்மெண்டிலேயே எடுத்து நடத்தினால் நல்ல முறையில்—செம்மையாக ரோடுகளைப் போடக் கூடும். இந்த முறையைக் கையாள் முடியாது என்றால் கூட்டுறவு முறையில் இயங்கி வேலை செய்ய தொழிலாளர்கள் முன் வந்தால் லேபர் காண்டிராக்ட் கொடுக்க முடியுமா என்று பரிசீலனை செய்தால் நன்றாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

இந்த சந்தர்ப்பத்தில் இந்த இலாகாவில் வேலை செய்யக் கூடியவர்களைப்பற்றிச் சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த இலாகாவிலே பதினாயிரத்திற்கும் அதிகப்படியான தொழிலாளர்கள் வேலை செய்து வருகிறார்கள். இதிலே பல தரப்பட்ட தொழிலாளர்கள் வேலை செய்து வருகிறார்கள். மஜ்தூர்கள், சித்தாள் முதல் மேலே இருக்கக்கூடிய என்ஜினியர்கள் வரையில் ரோடுகளில் நாம் போகும் போதும் வரும்போதும் பார்க்கிறோம். மிக மிகக் குறைந்த சம்பளம் வாங்கக்கூடியவர்கள் இந்தத் துறையில் தான் இருக்கிறார்கள். இருபத்தாறு ரூபாயிலிருந்து 30 ரூபாய் வரையிலும், 14 ரூபாயிலிருந்து 18 ரூபாய் வரையிலும் மஜ்தூர்களும், சித்தாள்களும் 1957-ம் ஆண்டு வரையில் வாங்கிக்கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இந்த சம்பளம் மினிம் வேஜஸ் ஆக்குக்குப் புறம்பானது என்பது மந்திரிக்குத் தெரிந்து இருந்தது. அந்த அடிப்படையில் 1957-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் முதல் அதை மாற்றி அமைத்து இன்று குறைந்த பட்ச சம்பளம் கொடுக்கப்பட்டு முறையே 35 ரூபாயும், 28 ரூபாயும் சிடைத்து வருகிறது. அவர்களுக்கு ஞாயிற்றுக்கிழமை லீவு கிடையாது. நீண்ட நெடு நாட்களாக இவர்களுக்கு லீவு கிடையாது. தொழிலாளிகளுக்கு ஞாயிற்றுக்கிழமை லீவு பெறுவதற்கு உரிமை இருந்தும் இவர்களுக்கு லீவு கிடையாது. தொழிலாளர்களுக்கு சம்பளமானது 7-ம் தேதிக்குள்ளாக கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லி உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளது. ஏழாம் தேதிக்குள்ளாக சம்பளம் கொடுக்கப்பட்டுள்ளதா என்று பார்ப்பதற்காக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பாக அங்கிருந்து ஒரு ரிப்போர்ட் கேட்கவேண்டும். பல இடங்களில் இந்தச் சம்பளம் கொடுப்பதை 15-ம் தேதி வரையில் அல்லது 20-ம் தேதி வரையில் தள்ளிப் போடுவதாக பராதிகள் வருகின்றன. ஜில்லா போர்டு பொறுத்த வரையில் பார்த்தால் 3 மாதங்களுக்குப் பிறகு 20-ம் தேதியில் வந்தாலே பெரும் காரியமாக இருக்கிறது. இந்த சம்பள வீதத்தைப் பற்றிச் சொல்லும் போது மந்திரி அவர்கள் சொல்வார்

25th March 1959] [Sri K. Sattanatha Karayalar]

கள், “வொர்க்-சார்ஜ் எஸ்டாபிஷ்மெண்ட்” இவர்களெல்லாம், நாங்கள் இந்தத் துறையில் கூடுதலாகக் கொடுப்பதற்கில்லை, எவ்வளவு கூடுதலாகக் கொடுக்க முடியுமோ அதைக் கொடுத்து விட்டோம் என்று சொல்லலாம். நான் இதிலே ஒன்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். நகர சபையின் கீழ் வேலை செய்யக்கூடிய கேங் மஸ்தூர், சித்தான் இவர்கள், மராமத்து இலாகாவிலே நீர்ப்பாசனப் பிரிவில் இருக்கக் கூடிய லஸ்கர் போன்றவர்கள், மின்சார இலாகாவிலே பணி புரியும் என்.எம்.ஆர். தொழிலாளர்கள், இவர்களுக்கெல்லாம் பஞ்சப்படி வழங்கப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் இந்தத் துறையில் வேலை செய்யக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு மாததிரம் இந்தப் பஞ்சப்படி வழங்கப்படவில்லை என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். லீவைப் பொறுத்த வரையில், இவர்களுக்கு இப்பொழுது சமீப காலத்தில்தான் பண்டிகை லீவு வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதர லீவுகள், பண்டிகை லீவு புற்றி தனியாக சட்டம் இயற்றியிருக்கிறோம். அந்த அடிப்படையில் இவர்களுக்குக் கொடுத்துத்தான் ஆக வேண்டியிருக்கிறது. அந்த வகையிலே பண்டிகை லீவு இருக்கிறது. ஆனால், காஷுவல் லீவும், மெடிகல் லீவும் இவர்களைப் பொறுத்த வரையில் விதிவிலக்காகவே இருக்கிறது.

9-50
am

ட்ரான்ஸ்போர்ட் மெக்கானிகல் தொழிலாளர்களைப்பற்றி இரண்டொரு வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இவர்களுடைய சர்வீசைப் ப்ரொவினஷியலைச் செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்ற ஆண்டிலே ஒரு லட்சம் ரூபாய் வரையில் தொகை ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. ஆனால், இது அந்த அளவு அமலுக்கு வந்துள்ளது, இதிலே என்ன என்ன கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன, இன்ன இன்னவர்களைப் ப்ரொவினஷியலைச் செய்து சர்க்கார் உத்தரவு வந்துள்ளது, இன்னும் இன்ன இன்னவர்களைப் ப்ரொவினஷியலைச் செய்து உத்தரவு பிறப்பிக்க வேண்டியிருக்கிறது என்பதை அரசாங்கம் பரிசீலிக்கவேண்டியது அவசியம்.

ரோடு இன்ஸ்பெக்டர் ஒருவர் 22½ மைல் தூரம் கண்காணிக்க வேண்டும் என்ற விதியைக் கண்டிப்பாக அமுலுக்குக் கொண்டுவந்து விட்டார்கள். இதுபற்றி பப்ளிக் அக்கௌண்டன்ட் கமிட்டியில் கூட வந்தது என்று நினைக்கிறேன். இருபத்திரண்டரை மைல் தூரம் ஒருவரால் கண்காணிப்பது என்பது முடியாத காரியம். சில மாதங்களுக்கு முன்பு வரை பிரதம இன்ஜினீயர் இருந்தவரும் இதுபற்றி குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். சாதாரணமாக ஒரு மனிதன் கண்காணிப்பதற்குப் புறம்பான எல்லையாக இந்த 22½ மைல் தூரம் என்பது இருக்கிறது. ஆகையால் இதைக் குறைக்கவேண்டுமென்று அவர்கள் சம்பத்தில் கட்டுரையொன்றில் குறிப்பிட்டிருந்தார். அந்த அடிப்படையில் கண்டிப்பாக 22½ மைல் நீச என்பது அவசியம் குறைக்கப்பட வேண்டும். ஆர்.கே. யைப் பொறுத்த மட்டில் பிரித்து விடுகிறார்கள். தஞ்சை ஜில்லாவில் 84 பேர்களை பிரித்துவிடப் பட்டதாக ஒரு கேள்விக்குப் பதில் சொல்லப்பட்டது. இந்த முறையிலே இவர்களுக்கு உள்ள எல்லையளவை உடனடியாகக் குறைத்து, அத்துடன் அவர்களுடைய சர்வீசையும் உடனடியாக ப்ரொவினஷியலைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இடைக்கால நிவாரணத்தைப் பொறுத்தமட்டில், இந்தப் பகுதி ஆட்களுக்கும் பஞ்சப்படி கொடுக்கப்படவேண்டும். அந்த அடிப்படையிலே இவர்களுக்கும் இடைக்கால நிவாரணம் கொடுக்கப்படவேண்டும்.

இந்தத் துறையில் இருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு ஸ்தாபனம் வைத்துள்ளார்கள். ஒரே ஒரு கோரிக்கையை மட்டும் அரசாங்கத்தினிடம் நான் விடுக்கிறேன். நைனிடால் மகாநாட்டில் ஏற்பட்ட முடிவை தொழில் மந்திரி அவர்கள் இந்தச் சபை முன் சொன்னார்கள். அது அரசாங்கத்தினுடைய லட்சியமாக இருக்கும் என்று அவர்கள் சொன்ன

[K. Sattanathia Karayalar] [25th March 1959]

னார்கள். நைனிடால் மகாநாட்டில் எடுத்த முடிவுகளை இந்த இலாகாவுக்கு உறுதியாக அமுல் செய்ய வேண்டும், நைனிடாலில் ஏற்பட்ட முடிவையொட்டி, இவர்களைப் பொறுத்த வரையில் சங்க அங்கீகாரத்தை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்பது என்னுடைய வேண்டுகோள். இதர அரசியல் காரணங்களோ மற்றதோ வராத முறையில், இதை லட்சிய வரம்பாக வைத்து, இந்த சபையிலே தொழில் துறையிலே இதர தொழில்களுக்கு எதை லட்சிய வரம்பாக வைத்திருக்கிறார்களோ அதை இந்த இலாகாவுக்கும் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று மிகப் பணிவோடு வேண்டிக் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRI T. KARIA GOUNDER : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, மதிப் பிற்குரிய அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவுந்துள்ள இந்த மான்யக்கோரிக்கையை ஆதரித்து சில ஆலோசனைகளை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். அவர்களுடைய அறிக்கையிலே தேசிய பெருவழிச் சாலைகள், மாநிலப் பெருவழிச் சாலைகள், பெரு மாவட்டச் சாலைகள், இதர மாவட்டச் சாலைகள், கிராமச் சாலைகள் என பிரித்துக் குறிப்பிட்டிருக்கின்றார்கள். ஆனால், தேசியப் பெருவழிச் சாலையானது தற்சமயம் மத்திய சர்க்காரிலேயிருந்து பணம் கொடுக்கப்பட்டு, நமது மார்காண சர்க்கார் நிர்வாகத்திலே வருவதைப் பொறுத்த அளவிலே வெகு தீவிரமாக வேலை செய்து வருவதோடு கூட, மாநிலப் பெருவழிச் சாலைகளையும் தேசியப் பெருவழிச் சாலைகளில் சேர்த்துக் கொள்ள மத்திய சர்க்காரை வற்புறுத்திக் கேட்டு அதற்கு வேண்டிய மூலதனத்தை மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து பெற அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்பதாக நான் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாவட்டச் சாலைகளைப் பொறுத்த அளவிலே பெரு மாவட்டச் சாலைகள், இதர மாவட்டச் சாலைகள் என இரண்டு பிரிவாகப் பிரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதைப் பொறுத்த அளவிலே கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் வரவு செலவுத் திட்டத்தின்போது, எல்லா ஜில்லாக்களிலும் உள்ள சாலைகள் முழுவதையும் சர்க்காரே மேற்பார்வை செய்யப்போகிறார்கள் என்று அவர்களுடைய அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருப்பதையொட்டி வெகு குறைவாகத்தான் ஜில்லா போர்டு சாலைகளுக்கெல்லாம் செலவழிக்கப் படுகிறது. சுதந்திரம் அடைவதற்கு முன்னாலே கூட பிரிட்டிஷர் ஆண்ட காலத்திலே கூட, மார்க்கெட்டில் ரோடு, இரண்டாவது க்ளாஸ் ரோடு, முதலாவது க்ளாஸ் ரோடு என்று அப்பொழுது எடுத்துக்கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால், அந்தக் காலத்தில் செலவிட்ட தொகைக்கும் இந்தக் காலத்தில் சர்க்கார் செலவழிக்கும் தொகைக்கும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், பல கோடி ரூபாய் நாம் அதிகமாகச் செலவு செய்கிறோம். காரணம் என்னவென்றால், அந்தக் காலத்தில் போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் அவ்வளவு கிடையாது என்பது நான் சொல்லாமலே எல்லோருக்கும் நன்றாகத் தெரியும். தற்காலத்தில் பஸ் போக்குவரத்து, லாரிப் போக்குவரத்து, இன்னும் பல போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் அதிகப்பட்டுப் போனதினாலே நாம் செலவழிக்கும் தொகை இதைவிட இன்னும் அதிகமாக மத்திய சர்க்காரிலிருந்து பெற்று எல்லா சாலைகளையும் ஏறக்குறைய மூன்று நான்கு இடங்களிலே கனம் அமைச்சர் அவர்களே குறிப்பிட்டிருக்கிற ஜில்லா போர்டு சாலைகளைக் கூட சர்க்காரே எடுத்துக்கொண்டுப் பாாமரிக்க வேண்டும். எல்லா முக்கிய ரோடுகளையும் குறிப்பாக நான் சொல்லவேண்டுமானால், தற்காலம் ஜில்லாபோர்டு நிதி நிர்வாகத்திலே ஒன்றுமே செய்ய முடியவில்லை. முன்பு சர்க்கார் இந்த ஜில்லா போர்டுகளை எடுத்துக்கொள்வதற்கு முன்பு இருந்த எல்லா சாலைகளும் சரியாக நிர்வகிக்கப்பட்டு வரவேயில்லை, அவர்கள் கவலைப்படவே இல்லை. ஜில்லா போர்டு சாலைகள் நிர்வாகத்தைப்பற்றி ஜில்லா போர்டு கூடங்களிலே கேட்டால், நிதி இல்லை என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள். இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளாக ஜில்லா போர்டு பாதை, எல்லாப் பாதைகளும் சீர்கெட்ட நிலையில் இருக்கின்றன. நாங்கள் சொல்லவேண்டுமானால், ஜில்லா போர்

25th March 1959] [Sri T. Karia Gounder]

டிஸேமிருந்து சர்க்காரால் எடுத்துக்கொள்ளப்போகும் எல்லா சாலைகளுக்கும் தார் போட்டு தங்கள் பாதுகாப்பிலே கொண்டு வரவேண்டும் என்பதாக அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். உற்பத்தி செய்கின்ற விளை பொருள்களை மார்க்கெட்டுக்குக் கொண்டு போவதில் பல இடையூறுகள் இருக்கின்றன. எங்கள் ஜில்லாவிலே ஏறத்தாழ சில பாதைகளிலே கொண்டுபோகச் சலபமாக முடிந்தாலுங்கூட, தஞ்சை ஜில்லா போன்ற பல ஜில்லாக்களில் பெரும் கஷ்டம் இருக்கிறது என்று அமைச்சரவைக்கு நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டிருக்கும் மாவட்டச் சாலைகளை தார் போட்டு நல்ல நிலைமையில் கொண்டு வரவேண்டும். போக்குவரத்தில் தாசு, தும்பு அதிகமாக இருப்பதால், கூடியரேகை வியாதி வரும் என்று நிபுணர்கள் கண்டுபிடித்திருப்பதாக நாம் அறிகிறோம். ஆகையால், எல்லா சாலைகளுக்கும் தார் போட்டு, பராமரிக்கப்படவேண்டும். சர்க்கார் அதற்கு அனுமதிப்பதோடுகூட, அமைச்சர் அவர்கள் தீவிர முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஐந்தாவது கிராம ரோடு என்று குறிப்பிட்டிருப்பதானது நாங்கள் தேசிய விஸ்தரிப்புத் திட்டத்திலோ பளாக் டெவலப்மென்ட் திட்டத்திலோ ஸ்தல அபிவிருத்தித் திட்டத்திலோ கூட கிராமங்களுக்கு ரோடு போட வேண்டுமென்று ஆசைப்பட்டோம். நாங்கள் சட்ட சபைத் தேர்தலுக்கு நிற்கும்போது, எல்லா கிராமங்களுக்கும் ரோடு, எல்லா கிராமங்களுக்கும் குடிதண்ணீர் வசதி, எல்லா கிராமங்களுக்கும் வைத்திய வசதி இப்படி யெல்லாம் செய்வதாகச் சொல்லிவிட்டு வருகின்றோம். ஆனால், போட்ட ரோட்டைப் பாதுகாப்பதிலே, தற்போது கொஞ்சம் கவனக் குறைவாக இருக்கிறதென்பதையும் நான் அர்சாங்கத்தினுடைய கவனத்திற்குக்கொண்டு வர விரும்புகிறேன். காரணம் என்னவென்றால், இந்தப் பஞ்சாயத்துக் கவுன்சிலிடத்திலே கிராம ரோடுகளைக் கொடுப்பதாக சர்க்கார் சட்டம் செய்திருப்பதை நாங்கள் ஒப்புக்கொண்டிருந்தாலும், அதில் கொஞ்சம் காலதாமதம் நேருமோ என்ற அச்சங்கூட நாங்கள் பட வேண்டியிருக்கிறது. காரணம் ஒத்திடச் சொல்ல வேண்டுமானால், அப் பொறுதிருந்த ஜில்லா போர்டு தலைவர்கள் எல்லோரும், “பாதி மான்யம் நாங்கள் கொடுக்கிறோம், ஸ்தல அபிவிருத்தித் திட்டத்திலே நீங்கள் வேலை செய்யுங்கள்” என்று எல்லோருக்கும் உத்தரவு போட்டுவிட்டார்கள். ஜில்லா போர்டு கலைக்கப்பட்ட பிறகு, தற்போது பல இடங்களில் ரோடு வசதியானாலும் சரி, பள்ளிக்கூட வசதியானாலும் சரி, சுகாதார வசதி யானாலும் சரி, எல்லா வசதியும் அந்த மான்யம் கொடுக்கப்படாமல் தடைபட்டிருக்கிறதென்பதையும் அமைச்சர் அவர்கள் ஞாபகத்திற்கு நான் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

ஸ்தல அபிவிருத்தித் திட்டத்தை, கலெக்டரும், இன்ஜினீயர் இலாகாவும் இரண்டும் சேர்ந்து நிர்வகித்துக்கொண்டு வருவதில் பல இடையூறுகள் ஏற்படுகின்றன. அதனால் ஒரு இலாகாவிடத்தில் இதை ஒப்படைத்து காரியத்தைத் திறம்பட நடத்துமாறு அமைச்சரவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மக்கள் சுதந்தரம் அடைந்த பிறகு மக்கள் எல்லா வசதிகளையும் பெறவேண்டும் என்று எண்ணிக்கொண்டிருந்தார்கள். இப்பொழுது இருக்கக்கூடிய மந்திரியினிடம் பெரிய பெரிய இலாக்காக்களை ஒப்படைத்திருக்கிறார்கள். அந்த இலாக்காக்களை அவர் நிர்வகிக்கக்கூடியவராக இருந்தாலும் இவ்வளவு இலாக்காக்களை அவரிடம் கொடுக்காமல் தனியான முறையில் ஒரு இலாகாவை ஒப்படைத்திருந்தால் அதை வைத்துக்கொண்டு அவர் எவ்வளவோ நன்றாக வேலை செய்வார். எதிர் கட்சியிலுள்ளவ

10-00
a. m.

[Sri T. Karia Gounder] [25th March 1959]

கள் குற்றம் குறைகள் சொல்லக்கூட இடம் ஏற்படாது. அந்த ஒரே இலாகாவில் மந்திரி அவர்கள் அதிகப்படியான கவனம் செலுத்தி திறம்பட வேலை செய்ய வசதியாக இருக்கும்.

எலகிரி மலைக்கு ரோடுகள் போட வேண்டும் என்று இரண்டு மூன்று வருஷங்களுக்கு முன்பிருந்தே சொல்லிக்கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. அந்த மலையில் ஏகப்பட்ட விளைபொருள்கள் விளைகின்றன. அங்கு உற்பத்தியாகக்கூடிய தக்காளி உயர்ந்த ரகத்தைச் சேர்ந்தது. அப்படிப்பட்ட உயர்ந்த தக்காளி ஊட்டி மார்க்கெட்டில் கூட செலவாவது இல்லை. அவைகள் எல்லாம் கல்கத்தாவுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. அங்கு தான் அதற்கு நல்ல மார்க்கெட் இருக்கிறது. அங்கு உற்பத்தியாகக்கூடிய தக்காளிகள் எல்லாம் பெரிய தக்காளிகளாகத்தான் இருக்கின்றன. அந்த மலையிலிருந்து நூற்றுக்கணக்கான கூடைகளை தலைமேல் தூக்கி வந்து ஜோனார்பேட்டைக்கு வந்து கல்கத்தாவுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. அங்கே ரோடு போடவேண்டும் என்று 13 லட்சம் ரூபாய் சாங்ஷன் செய்யப்பட்டும் எஸ்டிமேட் தயாரிக்கப்பட்டும் இன்னும் அந்த இலாகா அதை எடுத்து நடத்துமா என்ற சந்தேகம் இருந்து வந்தது. காட்டிலாகா எடுத்து நடத்துவதா அல்லது பொது மராமத்து இலாகா எடுத்து நடத்துவதா என்ற சந்தேகம் இருந்து வந்தது. கடைசியாக ஹைவேஸ் மராமத்து மந்திரி அவர்கள் எடுத்து நடத்த வேண்டும் என்று முடிவு செய்யப்பட்டதாக நான் அறிந்தேன். ஆகவே அதை இந்த வருஷத்திலாவது எடுத்து நடத்துவதற்கு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ஜவ்வாது மலையிலுள்ளவர்களுக்குக்கூட நிலங்கள் கிடையாது. மற்றவர்கள் அங்கே நிலம் வாங்குவதற்கும் வசதி கிடையாது. ஆனால் எலகிரி மலையில் நிலம் வைத்துக்கொண்டிருப்பதோடு மற்றவர்களும் நிலம் வாங்குவதற்கு வசதி இருக்கிறது. எலகிரி மலையில் யாரும் நிலம் வாங்கலாம். ஏனென்றால் அங்கே நல்ல விளைபொருள்கள் விளைவதற்கு வசதி இருக்கிறது. அங்கே பத்து அல்லது ஐந்து அடியில் தண்ணீர் கிடைக்கிறது. விளைபொருள்கள் அதிகமாக விளைவதற்கு வசதியாக இருக்கிறது. அந்த இடத்தை சர்க்கார் மலைவாசஸ்தலமாகவும் வைத்துக்கொள்ளலாம். ஊட்டிக்குப்போக வேண்டியதும் இல்லை. ஊட்டிக்குப் போவதன் மூலம் செல்வாகக் கூடிய அதிகச் செலவையும் குறைத்துக்கொள்ளலாம். சுமார் 3,500 அடி உயரம் தான் இருக்கிறது. அது மலைவாசஸ்தலத்திற்கு ரொம்பவும் உகந்ததாக இருக்கிறது என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். அங்கே ராஜாங்கம் மட்டும் போக வேண்டும் என்பது அல்ல. மக்களும் அங்கே போய் வெயில் காலங்களில் வசிக்கலாம் அதற்குத் தகுந்த வசதி அங்கே இருக்கிறது. இங்கிருந்து அது 123 மைல்கள்தான் இருக்கிறது. இது விஷயமாகவும் கனம் மந்திரி அவர்கள் தகுந்த முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளுவார் என்றே நினைக்கிறேன்.

திருப்பத்தூர் சர்க்கார் ஆஸ்பத்திரியை விஸ்தரிக்க வேண்டும் என்று சென்ற வருஷத்திலேயே முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. நாளது வரையிலும் கட்டிட வேலை ஆரம்பிக்கப்படவில்லை. இது விஷயத்திலும் கனம் மந்திரி அவர்கள் தன்னுடைய கண்ணோட்டத்தைச் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

பஞ்சாயத்து கவுன்சில் இரண்டாவது மானியமாக இருந்துகொண்டிருப்பதால் . . .

MR. SPEAKER : அதைத்தான் “மூவ்” பண்ணவில்லையே.

SRI T. KARIA GOUNDER : ரோடுகள் போடுவதிலும் பஞ்சாயத்து கவுன்சில் தீவிர நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். கிராமப் பகுதிகளிலுள்ள ரோடுகளையெல்லாம் பராமரிப்ப

25th March 1959] [Sri T. Karia Gounder]

தற்கு அவர்களிடத்தில் அதைக் கொடுக்கலாம். நகரங்களில் தான் நல்ல ரோடுகள் போடப்படுகின்றன என்ற ஒரு புகார் கிராமப் பகுதிகளில் இருந்து வருகின்றன. பஸ்களில் போனாலும் இதே பேச்சாகத்தான் இருக்கிறது. எங்களைத்தான் இதைப்பற்றி கேள்விகள் கேட்கிறார்கள். சட்டசபையில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது என்ற காரணத்தால் எங்களைக் கேள்விகள் கேட்கிறார்கள். சென்னை நகரத்தில் தான் நல்ல ரோடுகள் போடப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். அதனால் கிராமப் பகுதிகளில் நல்ல ரோடுகளைப் போடுவதற்கு தீவிர முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பொதுவாகச் சொல்லவேண்டுமென்றால்.....

(பேச்சு முடிவதற்குள் மணி அடிக்கப்பட்டு ஸ்ரீ செல்வராஜன் கூப்பிடப்பட்டார்).

* **SRI M.S. SELVARAJAN :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, உத்தேசமானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். நமது ராஜ்யம், தேசிய அளவில் ரோடு போக்குவரத்தைப் பொறுத்த மட்டில் நல்ல பெயரை சம்பாதித்திருக்கிறது. தேசிய அளவில் 100 சதுர மைலுக்கு சராசரி 26 மைல், இதர மாகாணங்களில் எல்லாம் சேர்த்து ரஸ்தா போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் நமது ராஜ்யத்தில் 100 சதுர மைலுக்கு 42 மைல் ரஸ்தாக்களைப் போட்டு நாம் நல்ல பெயரை சம்பாதித்து இருக்கிறோம். மற்ற ராஜ்யங்களுக்குச் சென்று பார்த்து விட்டு வந்தவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும், ரஸ்தாக்களின் பராமரிப்பில் கூட நம்முடைய ராஜ்யம் நல்ல பெயரை வாங்கி இருக்கிறது என்று. அப்படிப்பட்ட பெயரை பாதுகாத்துக் கொள்ளக் கூடிய அளவில் நமது ராஜ்யத்தில் வருஷா வருஷம் நல்ல விதமாக பராமரிப்பில் கவனம் செலுத்திக்கொண்டும் வருகிறார்கள்.

பல காலத்திற்கு முன்பாக, சுதந்தரம் ஆரம்பித்த காலத்தில் என்று நினைக்கிறேன், 1946-ம் வருஷம் நாஷனல் ஹைவேஸ் ஆக்ட் என்ற ஒரு ஆக்டை பால் செய்து கன்யாகுமரியிலிருந்து காசி வரையில் உள்ள ரஸ்தாவை தேசிய பெருவழிச் சாலையாக சட்ட ரீதியாக மாற்றி அமைத்தார்கள். அதே நேரத்தில் மேற்குப் பகுதியிலுள்ள ரஸ்தாவை எடுத்துக்கொள்வதா அல்லது விட்டுவிடுவதா என்ற நிலைமைக்கு வந்தது. பின்னர் அரசாங்கத்தினிடம் நெருங்கிப் பம்பாய் வரையில் அந்த ரஸ்தாவை தேசிய பெருவழி சாலையாக மாற்றி அமைக்கப்பட்டிருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. அதே அளவில் கன்யாகுமரி முதற்கொண்டு கல்கத்தா வரையில் சென்னை கடல் ஓர வழியாக தேசிய பெருவழிச் சாலையாக சட்ட பூர்வமாக மாற்றி அமைப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் தகுந்த முறையில் சிபாரிசு செய்யவேண்டும். இந்த விதத்தில் பல்வேறு பெருவழிச் சாலையின் பின்மை விட்டு, அதாவது நூற்றுக்கணக்கான மைல் ரஸ்தாவின் பொறுப்பு மத்திய அரசாங்கத்திற்கு கை மாறும். அதற்கு மத்தியில் இன்றைய தினம் கன்னியாகுமரியிலிருந்து ஏறத்தாழ சென்னை வரையில் ஒரு சில மைல்கள் தவிர பெரும் பகுதி கடல் ஓர ரஸ்தா பூர்த்தி செய்யப் பட்டிருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. ஜில்லா போர்டு நிர்வாகத்தில் கடற்கரையிலுள்ள பல்வேறு பகுதி ரஸ்தாக்கள் பாழாக இருக்கிறது. ராஜ்ய அளவில் ஹைவேஸ் இலாகாவில் அவைகளை அசரமாக எடுத்து பராமரிக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்படி பராமரித்து தகுந்த முறையில் பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஜில்லா போர்டுகளுக்கு இப்பொழுது பொருளாதார வசதி குறைவாக இருப்பதால் அவைகளை எல்லாம் ஹைவேஸ் எடுத்து நடத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

(Sri V. K. Kothandaraman in the Chair.)

பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் நடந்த காலத்தில் வேண்டுமென்றே என்னவோ கடல் ஓர ரஸ்தாக்களை அவர்கள் புறக்கணித்து வந்தார்கள். கடலில்

[Sri M. S. Selvarajan] [25th March 1959]

அவர்களுக்கு ஓரளவு கடற்படை பலம் இருந்த காரணத்தினால் அந்த பலத்திற்கு மாற்றாக இது இருக்கக்கூடாது என்பதற்காக அவர்கள் அப்படிப் பட்ட கடலோரப் பாதைகளை புறக்கணித்து வந்தார்களோ என்று கூட எண்ணும்படியாக இருக்கிறது. அவைகள் எல்லாம் தங்களுடைய கடல் பலத்திற்கு மாற்று பலமாக இருக்கிறது என்ற காரணத்தால் அப்படி புறக்கணித்து வந்திருக்கலாம் என்று கூடத் தோன்றுகிறது. அவர்கள் கடலோரங்களில் ரஸ்தாக்கள் அமைப்பதில் கவனம் செலுத்தவில்லை. ஆகவே இன்றைய தினம் கன்யாகுமரியிலிருந்து கல்கத்தா வரையில் இருக்கக்கூடிய கடலோர ரஸ்தாவை விஸ்தரிக்கக்கூடிய பொறுப்பு நம் முடையது, அந்த அளவுக்கு இந்த அரசாங்கம் அந்தப் பொறுப்பை எடுத்து நடத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஜில்லாக்களில் இருக்கக்கூடிய பெரிய சாலைகளில் ஏறத்தாழ 1,270 மைல் வரையில் வருகிற வருஷத்தில் ஹைவேலில் எடுத்துக்கொள்ளப் போவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அது வரவேற்கத்தகுந்ததுதான். அவைகள் எல்லாம் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னதாகவே எடுத்துக்கொண்டு நடத்தி இருக்க வேண்டியவைகள். இப்பொழுதுதான் அவைகள் கை மாறக்கூடிய நிலையில் இருக்கின்றன. கிராமப் பகுதிகளில் பல பெரிய ரஸ்தாக்கள் துண்டு துண்டுகளாகப் பல பெயர்களில் கிராம ரஸ்தாக்களாக இருக்கின்றன. அப்படி பத்து அல்லது இருபது மைல்களுக்குக் கூட இருக்கின்றன. அவைகளையெல்லாம் நன்கு பரிசீலித்து கிராம ரஸ்தாக்களைச் சேர்த்து அவைகளை பரிசீலனை செய்து ஜில்லாக்களின் பெரிய ரஸ்தாக்களாக ஸ்பெஷலாக மாற்றி அமைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அவைகளை ராஜ்ய ஹைவேஸ் நிர்வாகத்தின் கீழ் கொண்டு வந்து அவைகளை மெயின்டெயின் செய்ய வேண்டும். அவைகளை பரிசீலனை செய்ய வேண்டியது அவசியம் என்றும் அவசரம் என்றும் சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன்.

கன்யாகுமரி-காசி ரஸ்தாவில் திருநெல்வேலி ஜில்லாவில் சுலோசன முதலியார் பாலம் என்று ஒரு பாலம் ஆதி காலத்தில் தனிப்பட்ட புகழ்ச் சிக்குரிய ஒருவரால் கட்டப்பட்டது. அவருடைய சொந்த முயற்சியினால் நூறு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு கட்டப்பட்டு அது இப்பொழுது அதே நிலைமையில் இருந்துகொண்டு வருகிறது. இது வரையிலும் அதில் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்தவே இல்லை. அவற்றின் மேல் பயமின்றி சிறிய வாகனங்கள் போக்கக்கூடியதாகத்தான் இருக்கிறது. அவற்றின் மேல் சகஜமாக மனிதர்களும் பெரிய வாகனங்களும் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய அளவில் விரித்து வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று பல வருஷங்களாக முயற்சி எடுத்துக்கொண்டும் இது வரையிலும் ஒன்றும் நடக்க வில்லை. அதற்கு என்று சென்ற ஆண்டு 60 ஆயிரம் ரூபாய் ஒதுக்கப் பட்டிருந்தும் செலவு செய்யப்படாமல் இருக்கிறது. முனிசிபாலிட்டிகள் செலவில் பங்கு கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி அதில் தாமதம் ஏற்பட்டுவருகிறது. முனிசிபாலிட்டிகள் பணம் கொடுக்கக்கூடிய வசதியில்லாத காரணத்தால் தாமதமாகிறது. அதை இந்த ராஜ்ய அளவில் எடுத்து அதற்கு இந்த அரசாங்கம் முழு பணத்தையும் ஒதுக்கி அவசரமாக அந்த வேலையைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இது ரொம் பலம் அவசரமாக செய்யக்கூடிய வேலையாகும் என்றும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

யுத்த காலத்தில் பல ரஸ்தாக்களை திருத்துவதற்கு எடுத்து யுத்தம் நின்றதும் தொடர்ந்து நடத்தாமல் விட்டு விட்டார்கள். அவைகளையெல்லாம் இப்பொழுது எடுத்து நடத்த வேண்டும். சில ரஸ்தாக்களை அகலப் படுத்த வேண்டியதாக இருக்கின்றது. எவ்வளவோ ரஸ்தாக்களில் பல வீனவுகள் இருக்கின்றன. பெரிய சாலைகளில் அப்படி அதிகப்படியான வீனவுகள் இருக்கவேண்டியதில்லை. எங்கேயெல்லாம் வீனவு சாலைகள் இருக்கின்றனவோ அவைகளையெல்லாம் சரிப்படுத்த வேண்டும். வேண்டுமர்னால் பக்கத்திலுள்ள இடத்தை தைரியமாக ஆர்ஜிதம் செய்தும் நேர் ரஸ்தாக்களாக முயற்சிக்க வேண்டும். பெரிய ரஸ்தாக்கள் இருக்கிற

25th March 1959] [Sri M. S. Selvarajan]

இடங்களில் அவசியம் அவைகளை வளைவுகள் இல்லாமல் நேராகச் செய்ய வேண்டியது அவசியமாக இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட வளைவு ரஸ்தாக்கள் பல திருநெல்வேலி ஜில்லாவில், திருநெல்வேலி—திருச்செந்தூர் ரஸ்தா விலும் இருக்கின்றன. அவைகளை நேராக அமைப்பதற்கு சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

எனக்கு ஒரு குறை. திருநெல்வேலி ஜில்லா திருச்செந்தூர் தாலுகாவுக்கென்று எந்த ரீதியிலானும் சரி, பெரிய ரஸ்தாக்களானாலும் சரி, ராஜ்ய ஹைவேஸ் திட்டத்தின் கீழானாலும் சரி, ஒரு பைசாவாவது ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்று துருவித் துருவிப் பார்த்தேன். இல்லை யென்ற முடிவுக்குத்தான் வந்தேன். தவறாத திருத்தி தக்க ஒதுக்கீடு செய்யக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். ஆழ்வார்திருநகரியிலிருந்து சாத்தான் குளம் வரை உள்ள ரஸ்தாவை ஹைவேஸ் கைக்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறது. மூலக்குண்டத்திலிருந்து செல்லக்கூடிய பெரிய பாசனகாலுக்குக் குறுக்கே ஒரு பாலம் “யு” “ஷேப்பில்” “கல்வர்ட்” இருக்கிறது. மூலக்குண்டம், தென்காசிக் குறுக்கே ஆழ்வார்திருநகரிக்கு அடுத்திருக்கிற கல்வெட்டு கால்வாய், நாசரத்துக்கும் ஆழ்வார்திருநகரிக்கும் நடுவில் இருக்கிற சர்க்கார் ஓடை, தாம்போதி, கடுமனை யாற்றுத் தாம்போதி ஆகிய இந்த மூன்றுக்கும் சேர்ந்து ஏறத்தாழ ஒரு லட்சத்து எண்பதாயிரம் ரூபாய்க்கு எஸ்டிமேட் தயாரித்திருப்பதாக அறிகிறேன். அவ்வேலைகளை எவ்வளவு சீக்கிரமாகச் செய்ய முடியுமோ அதில் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஆழ்வார்திருநகரியில் பல ஹரிஜன கிராமங்களை இணைத்து திட்டமிடப்பட்ட ரஸ்தாவுக்கு 4, 5 வருஷத்திற்கு முன்பே நில ஆர்ஜிதத்திற்காக ஸ்பெஷலாக ஒரு டிபுடி தாசில்தார் நியமிக்கப் பட்டார். மத்தியில் 8 வருஷ காலத்திற்கு முன்பு ஒரு பாலம் கட்டப் பட்டது. அந்தப் பாலம் கட்டியும் அந்தப் பக்கமும் இந்தப் பக்கமும் போகமுடியாத நிலைமை இருக்கிறது. “அக்விசிஷன்” காரணமாகத் தாமதமாகிறது. இதுபோன்ற காரியங்களில் அதிகக் கவனம் செலுத்தினால் நல்லது என்று அன்பாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

10-10
a.m.

ஜில்லாக்களில் பல இடங்களில் கைகாட்டி போர்டுகள் இருக்கின்றன. ரஸ்தாக்களை இணைக்கக்கூடிய இடங்களில் இருக்கின்றன. அது சமீபத்தில் உள்ள ரஸ்தா செல்லும் ஊர்களைத் தெரிந்துகொள்ள உதவியாக இருக்கிறது. அதேமாதிரி செங்கல்பட்டு ஜில்லாவில் மற்றொரு முறை கையாளப் பட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. பெரிய கல்கன் நடப்பட்டு அதில் பல விவரங்கள் கூடுதலாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. கூடுமரணவரை அகலமான கல்களை நட்டு “சைன் போர்டு” மாதிரி அதில் விவரங்களைக் கொடுப்பது நல்லது என்று நினைக்கிறேன். காண்ட்ராக்ட் முறை மூலமாக பல்வேறு காரியங்களுக்காக ஒதுக்கப்படுவதில் பாதிப் பணம் செலவு செய்தால் கூட பெரிய காரியமென்று சொல்லக்கூடிய அளவு, விரயம், சுரண்டல் இருக்கிறது. அந்த ஒட்டையை அடைக்கக்கூடிய அளவுக்கு அதிகமான வேலைகளை டிபார்ட்மெண்டின் மூலமாகவே செய்வது நல்லது என்று நினைக்கிறேன்.

கட்டிடங்கள் பொறுப்பெல்லாம் சமீப காலத்தில் சூப்பரிண்டெண்டன்ட் (டெக்னிகல் அட்வைஸ்) இடம் இருந்தாலும் கூட ஜில்லா அளவுக்கு பி.பள்யூ.டி. எஞ்சினீயர் பொறுப்பில் இருப்பதால் மிகத் தாமதம் ஏற்படுகிறது. சில ஹைஸ்கூல்கள் மத்திய சர்க்காரிலிருந்து பெறக்கூடிய அக்கிரகஸர் கிராண்டுக்கையெல்லாம் குறித்த காலத்தில் கட்டிடங்கள் கட்டி முடிக்க “டெக்னிகல் அட்வைசரிடம்” சர்ட்டிபிகேட் பெறுவதற்கு ஏற்படும் தாமதம் காரணமாக இழந்து விடலாம் என்ற அளவுக்கு நிலைமை இருக்கிறது. அதிகப் பொறுப்பு எஞ்சினீயர்களுக்கு இருக்கிறது. கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்கு சூப்பர்வைஸ் செய்வதற்கு அந்தந்த அளவுக்கு தேவையான “ஸ்டாப்” கொடுத்து “எக்ஸிப்” செய்து கொள்ளுவது நல்லது என்று நினைக்கிறேன்.

[Sri M. S. Selvarajan] [25th March 1959]

கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் இருக்கும் விசேஷமான நிலைமையைக் கருதி கிராம ரஸ்தாக்கள் பராமரிப்பு முழுவதையும் சர்க்காரே நேரடியாக எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. திருநெல்வேலி ஜில்லாவிலும் அப்பேர்ப்பட்ட நிலைமை இருக்கிறது. நான்கு, ஐந்து வருஷ காலத்திற்கு முன்பே பஞ்ச நிவாரண வேலையாக சேரிக்கப்பட்ட கற்களை விரிப்பதற்குக்கூட வசதி இல்லாத அளவிற்கு நிதி நிலைமை தாழ்ந்திருக்கிறது. ஆகவே அந்த ஜில்லா போர்டு நிர்வாகத்துக்கு பண வசதி இல்லாத நிலைமை இருக்கிறது. ஜில்லாவிலுள்ள பெரிய ரஸ்தாக்களை எடுத்துக்கொண்டால் மட்டும் போதாது. அந்த ஜில்லாவிலுள்ள எல்லா ரஸ்தாக்களின் “மெய்ன்டனென்ஸ்” பொறுப்பை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டால் மிகவும் நல்லது என்று அரசாங்கத்துக்கு ஆலோசனை சொல்லுகிறேன்.

அரசாங்கத்தில் இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளிடத்தில் சமீபகாலமாக நல்ல மாற்றம் ஏற்பட்டு வருவதைப் பார்க்கிறோம். கிராம ஜனங்களோடு ஒட்டி உறவாரும் பக்குவம் பெரிய அதிகாரிகளிடத்தில் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் கீழ்நிலையில் இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளும் பங்கு கேட்கும் அந்தப் பழைய போக்கு மாறி நாணயமாக நடக்கக்கூடிய மனப்பக்குவம் தகுந்த அளவு பெறவேண்டும்.

இந்த ராஜ்யத்தில் இன்று போக்கு வரத்து ஏற்பாட்டைப் பொறுத்து ஏற்பட்டிருக்கும் நற்பெயரை நல்ல முறையில் பரிபூரணமாகப் பாதுகாப்பது அவசியமென்று நினைக்கிறேன். பன்னம்பாளைய முனிசிசிப்பாடி ரோடு, 20 வருஷத்திற்கு முன்பு போட்டது. பத்து மைல் தூரம், ஆத்தூரிலிருந்து பன்னைக்காயிலை இணைக்கும் ரஸ்தா மத்தியில் தாமிர பரணிக்கு குறுக்கே பாலம் ஆகியவற்றை கிராமப் பஞ்சாயத்தாலோபஞ்சாயத்து யூனியன் கவுன்சிலாலோ நிறைவேற்ற முடியாது, நிர்வகிக்க முடியாது. இதையெல்லாம் அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். மெய்ஞான புரம் தலையூன்றி சாத்தான கோயில் ரஸ்தாவையும் அவசரமாக ஹைவேஸ் பொறுப்பின் கீழ் கொண்டுவந்தால்தான் அவைகளின் அவசரப் பராமரிப்புக்களையெல்லாம் அரசாங்கம் கவனிக்க முடியும். திருச்செந்தூர், குல சேகரப்பட்டினம் ஊர்களின் நடுவில் பெரிய ஹைவேஸ் ரஸ்தா செல்வத்தை மூலமாகப் பல கஷ்டங்கள் இருக்கலாம். வெளிப்புறமாக அந்த ரஸ்தாக்களைக் கொண்டுவர முடியுமா என்பது பற்றி யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். அந்த நேரத்திலும் இடைஞ்சல் இல்லாத அளவுக்கு அந்த ரஸ்தாக்களை அமைக்க வேண்டும். ஆரம்ப வளர்ச்சி காலத்திலேயே அவைகளை யெல்லாம் கவனித்துச் செய்ய வேண்டும். திருநெல்வேலியில் ரயிலை குறுக்கிடும் இடங்களில் மேம்பாலங்கள் பாதாளபாதைகள் கட்டப்படாத பகுதிகளில் எல்லாம் ஊர்களின் ஆரம்ப வளர்ச்சி காலத்திலேயே அவைகளை நிறைவேற்ற அவசரமாக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியத்தை முழு மனதுடன் ஆதரிக்கிறேன் என்று கூறி முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* **SRI S. RAMASAMI THEVAR :** கனம் தலைவர் அவர்களே, இந்த வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

தமது ராஜ்யத்தில் நல்ல முறையான பாதைகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில நெடுஞ்சாலைகள் பேர்போன வகையில் அமைந்திருந்தாலும் கூட நாட்டுப்புறங்களில், அதிகக் கஷ்டப்படக்கூடிய கிராம மக்கள் இருக்கக்கூடிய இடங்களில் ரோடு வசதி ரொம்பக் குறைவு என்பதை நான் எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன். அதிலும் என்னுடைய தொகுதியான அறந்தாங்கி தாலுகாவில் ரோடு என்பதே அதிகமாக இல்லை யென்பதை வருத்தத்தோடு சொல்லவேண்டியிருக்கிறது. எங்கள் பகுதியில் போக்குவரத்துக்கு மக்கள் ரொம்பக் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அங்குள்ள மக்கள் தமது விவசாயத்தைப் பெருக்கவோ, அவர்களுக்கு வேண்டிய உரம் முதலியவற்றைக் கொண்டு வரவோ, தானியங்களை விற்கவோ வழிபாதைகள் சரியாக இல்லாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அமைச்சர்

25th March 1959]

[Sri S. Ramasami Thevar]

அவர்கள் எங்கள் பகுதிக்கு வந்திருந்தபோது சில கிராமங்களுக்குப் போகவேண்டி இருந்தது. ரொம்பக் கஷ்டப்பட்டு முட்டிக்களையெல்லாம் வெட்டி ஜீப்பில் போகவேண்டியிருந்தது. அழுத பிள்ளைதான் பால் குடிக்கும் என்ற முறையில் அமைச்சரிடம் மக்கள் ரோடு வசதி இல்லாத நிலைமையைப்பற்றி அழுது, அழுதே முறையிடவேண்டுமென சொன்னேன். அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லும்போது “நங்கள் யாரும் அழ வேண்டாம், நான் கவனிக்கிறேன்” என்று சொன்னார். அவ்வாறு அவர் சொல்லியும் கூட இன்னும் எங்கள் பகுதியில் ஒருவிதமான விமோசனமும் ஏற்படவில்லை என்பதை வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

முக்கியமாக, அறந்தாங்கி ஒரு வரண்ட பிரதேசம். அங்கு ஆவூடையார் கோயில் என்று ஒரு கோயில் இருக்கிறது. அதைத்தான் வருகின்ற மந்திரிகள், அதிகாரிகள் பார்த்து தெய்வ வழிபாடு செய்வது வழக்கம். அங்கே சரியான பாண்ட இல்லை. அங்கு ஒரு பாலம் அமைக்கவேண்டுமென்று வெகு காலமாகக் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். இன்னும் அனங்க கப்பலில்லை. சிற்பத்திலே சிறந்த சிற்பம். மாணிக்கவாசகர் காலத்தில் எடுக்கப்பட்ட ஆலயம். அப்படியும் அப்படியும் ஆலயத்திற்கு போக பாலம் கிடையாது. இதற்கு உடனடியாக ஒரு பாலம் கட்டிக் கொடுக்கவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களை பணிவன்புடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நிற்க, இந்தப் பாலங்கள் இல்லாத காரணத்தினால் வெள்ளாற்றில் வெள்ளம் வந்துவிட்டால் அந்தப் பகுதியில் உள்ள அறுபதாயிரம், எழுபதாயிரம் மக்கள் துண்டிக்கப்படுகிறார்கள். அந்தப் பகுதியில் உள்ள மக்கள் வாழ்வதற்குக் கஷ்டமாக இருக்கிறது. தீப்பெட்டி ஒன்று 3 அணு வீதமும், மண் எண்ணை ஒரு புட்டி ஒரு ரூபாய் வீதமும் அந்தச் சமயத்தில் விற்கப்படுகிறது. ஆகையால் வெள்ளாற்றில் உடனடியாக 3 பாலங்கள் கட்டத்தடுவேண்டியிருக்கிறது. அதிலும் ஆவூடையார் கோயில் பக்கத்தில் சீக்கிரத்தில் கட்டித் தருமாறு மீண்டும் மீண்டும் வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மற்றும் ஆவூடையார் கோயிலுக்கும் கோட்டைப்பட்டினத்துக்கும் ஒரு சிறு ரோடு இருக்கிறது. அது ஜில்லா நிர்வாகத்தில் இருக்கிறது. அது சரியான முறையில் செப்பணிப்படவில்லை. அதையும் சீக்கிரமாகச் செப்பணிட்டுத் தருமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். மற்றும் ஜில்லா போர்டு ரோடுகளை எல்லாம் சர்க்காரே நேரடியாக எடுத்துக்கொள்ளப் போவதைக் கேள்விப்பட்டு மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். முக்கியமாக எல்லா ரோடுகளையும் சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டு ஆவன் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இந்த ரோடுகளை எல்லாம் சாண்டியாக்ட் முறையில் நாம் விடுவதால் ரோடுகள் சரிவரச் செப்பணிடவில்லை. அதனால் செலவிடப்படும் பணத்திற்கும் நல்ல பயன் உண்டாவதில்லை. மக்கள் கொடுக்கிற வரிப்பணம் விரயமாக்கப்படுகிறது. மண் வெட்டிப் போடுவது என்றாலும் கூட மேலாகச் சிலி போட்டுவிடுகிறார்கள். பின்னால் பள்ளமும், மேடுமாகிவிடுகிறது. இந்தமாதிரியான காரியங்களை எல்லாம் சரியான முறையில் செய்வதற்கு முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் நெடுஞ்சாலைகளில் உள்ள பயன் தரு மரங்களை—மா மரம், புளிய மரம் முதலியவற்றை காய்ப்புக் காலங்களில் மொத்தக் குத்தகை எலத்திற்கு விடுகிறார்கள். அதுவும் சரியான முறையில் இல்லாது, வேண்டியவர்களுக்கு விட்டுவிடுகிறார்கள். இதனால் வருவாய் குறைகிறது. மொத்த குத்தகைகாரர்கள் தங்களுக்குள் கீழ் குத்தகைவிட்டு ஆதாயம் அடைகிறார்கள். அப்படியின்றி குத்தகை விரும்போதே பத்து இருபது என்ற அளவில் கூறுகூறுகப் பிரித்து குத்தகைக்கு விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதனால் சர்க்காருக்கு அதிக வருவாயும் வரும்.

இங்கே பேசப்பட்டு வருவது எல்லாம் பிற்போக்கான பிரதேசங்களுக்கு பல அபிவிருத்தித் திட்டங்களை வகுத்து அங்குள்ள மக்களின் வாழ்வை உயர்த்துவதற்கு வேண்டிய வழிவகைகளைச் செய்கிறோம் என்பதுதான். ஆனால் ஏதோ தெரியவில்லை, மிகவும் பிற்போக்கான பிரதேசமாக இருக்க

[S. Ramasami Thevar] [25th March 1956]

கக்சுடிய அறந்தாங்கிதாலுக்கா கவனிக்கப்படவேயில்லை. கடற்கரை பிரதேசம் அதிகமாக இருக்கிறது. அவற்றுக்கு ரோடு வசதி கிடையாது. அவற்றையெல்லாம் போட்டுக் கொடுத்தால் அங்குள்ள மக்களுக்கு மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஒவ்வொரு கிராமத்திற்கும் ரோடு வேண்டும். அந்த ரோடு மெயின் ரோடோடு வந்து இணைய வேண்டும். இப்படிப்பட்ட பல நல்ல காரியங்களை அதிகமாக எங்கள் பகுதியில் செய்வதற்கு முதல் சலுகை கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* SRI R. SRINIVASA IYER : Mr. Chairman, it is gratifying to note that we are very forward in the matter of Highways Development and the Hon. Minister for Highways and Civil Works and the Department deserve to be congratulated on the speedy way in which they have improved the areas under their operation. But yet, a man who has received some benefits craves for more and more; quite natural. As the Hon. Minister put it, we have not yet reached the target and we hope to reach the target very quickly and we are all offering suggestions only to see that we reach the target as quickly as possible.

Sir, India is deficient in roads and surfaced roads and Madras is still worse in surfaced roads. From the pamphlet given to us, we find that we are having 42 miles of roads for every 100 square miles, but they are not surfaced roads. We have to improve the surface of our roads, particularly roads which connect a taluk with an adjacent taluk and districts to other districts. Sir, when we go to Madras or Madurai or Coimbatore or Bombay, we see signs of modern civilization. But 10 or 15 miles away from these cities, we find that the people, the masses, are where they were 50 years ago or in the 19th century. We cannot deny them the benefits of modern civilization and if we confine the benefits of modern civilization only to the few millions residing in cities and towns and deny them to the masses, they will revolt and they are entitled to revolt. They will need all the benefits of civilization and they will get them only if they have proper means of transport and communication. Let the Government give them good roads and electricity and they may not crave for urgent need of hospitals or other amenities. Because, if these are given to them, they can easily reach distant places by quick transport.

Sir, in this connection, we find from the pamphlet of the Ministry of Works and the speech of the Hon. Minister for Local Administration distributed to us, that roads have been classified into different groups. This outmoded system of dividing the roads has to go. Except village roads and roads leading from villages to the main road, all others have to be classified as one and taken by the State. We have got in the classification the "Major District Roads" and "other District Roads". When was this classification made? Fifty years ago or 25 years ago when we had not advanced in the production of agricultural commodities, when villages had no need for quick modes of transport. Unless the agriculturists have quick transport to take his produce to favourable markets, it is no good to him. If only he can use a lorry, he has

25th March 1959] [Sri R. Srinivasa Iyer]

got to pay only As. 2 per bag of paddy as transport charges; instead, if he is to carry his produce in bullock carts, he will have to pay As. 10 or As. 12 per bag. Even that amount does not go to the producer, but only to the cartmen. Nowadays, the agriculturist produces more and he must be enabled to quickly transport his produce to distant markets and sell it at favourable prices. So far as this is concerned we find, Sir, that these classifications of roads have to be considered not by the districts themselves, but by the State at large. I suggest that there should be a committee for the whole State, of officials and non-officials who will reclassify these roads.

Sir, in the pamphlet distributed to us, it is stated that these major district roads will be taken over by the State and other district roads will be allowed to be managed by Panchayat Union Councils. The 2nd of October 1961 is more than two years from now and by that time we will lag behind in development and we should lose no time in reclassifying these "other district roads"; and there are places where blocks have not been formed and where panchayats have not been formed. I may point out that these roads are like in "*Thirangu Swarga*". For, the District Boards do not take them, the panchayat boards do not take them and the State also does not take them, because it is not within the category of roads taken by them. In the net result, these roads have been neglected; people have spent large sums, deposited large sums, contributed their hard labour for the Local Development Works. These are under the control of the Revenue Department. It takes a long time for the Revenue Department to hand them over to the district boards and further time before district boards take up management by which time the roads formed are not there, they are washed away; they are not in existence.

Sir, I have gone through every page of the Civil Works Detailed Budget and I could not find any appreciable sums allotted to Tanjore district when compared with other districts. There is a feeling—it is not unwarranted—that there is no equitable distribution of the road funds either the Central Road Fund or the State Road Fund to all the districts. Tanjore district has a total area of 3,740 square miles; of this, Pattukkottai taluk has 698 and Aranthangi has 398, making a total of 1,096 square miles between them which is more than one-fourth of the district. Distribution of road fund between the taluks is not at all fair. I point this out, because the villagers feel that benefits are heaped upon cities and towns and major panchayats and not distributed to villages. The villagers do contribute a large amount of land-cess, which is made up of road-cess and education-cess. Even a fair portion of this amount is not paid to Village Panchayats and is not spent on them.

Sir, there is a major road called the East Coast road or the Sethur road proceeding from Tirumulaivasal in Shiyali taluk to Tondi in Ramanathapuram district. This road passes through Mayavaram, Tranquebar, Nagapattinam, Tirutturaipundi, Muthupet, Rajamadam, Sethubhavachatram, and Meemisal. This road is

[Sri R. Srinivasa Iyer] [25th March 1959]

in the same condition as it was one hundred years ago, except in unconnected bits where it has been gravelled. The distance between Muthupet and Rajamadam and Rajamadam to Sethubhavachatram has not been gravelled or metalled. There are no bridges across the rivers in this section. This East Coast road, which is similar to the West Coast road taken up by the Centre, should be improved and made fit for motor and lorry traffic. This East Coast road which was included in the Second Plan formerly has somehow been shoved to the background. I request that this State Government should move urgently in the matter and request the Centre to take over this road as a national highway. This is a very important road. It is the shortest route from Madras to Ramanathapuram, and thence to Dhanushkodi. It is also the longest sea coast road in India. Not even the West Coast road can compete with the East Coast road in Tanjore district in landscape and scenery. This road is going along the sea coast and will constitute a beautiful marina for about sixty miles along the East Coast. I have been agitating for the improvement of this road from 1953 onwards. But nothing has been done in these six years. I now understand that portions of it are sought to be metalled with white concur. This metal will become powdered in two or three years. This road has got to be taken over as a State highway or national highway.

Sir, the "other district roads" are expected to be improved by the Panchayat Union Councils. When they will be formed I do not know. In my constituency there are two arterial roads. I say these are arterial roads, because they constitute to the economic well-being of the villagers. They are the roads from Pattukkottai to Sethubhavachatram and Kalagam to Avadayarkovil. And there are three other roads mentioned by my friend Sri Ramasami Thevar in Arantangi taluk. It may be said that a gentleman of Pattukkottai was the President of the District Board, and these roads could have been attended to during his time. But perhaps of the fear of a charge that he had done something to these taluks, he has not done anything substantial. Considering the area of Pattukkottai and Arantangi taluks which is more than one-fourth of the area of the whole district, I would suggest that the Central Fund and the State Fund for these roads should be allotted more equitably. Let a committee of officials and non-officials be constituted, and the funds be distributed equitably between districts. Within the district also, let the money be distributed equitably among all the taluks considering their area, population, and also importance. Sir, the Pattukkottai and Arantangi taluks have developed a great deal after the coming into force in 1935 of the Cauvery-Mettur Project Irrigation scheme. We feel very great difficulty in transporting our produce even to Pattukkottai or Arantangi. Fourteen annas is the rate of transport hire per bag of paddy for transport by bullock cart from any village to Arantangi. Ramanathapuram is a deficit district, and Tanjore district, paddy has got to go to Ramanathapuram. Arantangi is a deficit taluk. If the East

25th March 1959] [Sri R. Srinivasa Iyer]

Coast road is metalled and black-topped, as it ought to be, and if the bridges across Agniyar, Ambuliyar and Pambar, are constructed, it will easily connect Ramanathapuram, which is a deficit area. I therefore crave leave to request the Hon. Minister, who has inspected and toured these taluks intensively and seen the difficulties that are being experienced by the villagers, to have a soft corner in his heart for these two taluks and do all he can to alleviate the difficulties of these poor villagers and to develop this poverty-stricken and backward area just in the same way as any other taluk in any other district like Coimbatore, Salem, or Tiruchirappalli.

SRI J. MATHA GOWDER : கனம் தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களை சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாகாணத்தில் இருக்கக்கூடிய தேசிய பெரு வழி சாலைகளில் மேட்டுப்பாளையத்திலிருந்து உதகைக்குப் போகக்கூடிய வழியை ஒரு தேசிய பெருவழியாக மாற்றவேண்டுமென்று கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். காரணம் என்னவென்றால் அது ஒரு பெரிய ரூரில் சென்டிராக், நீலகிரி ஜில்லாவை மாற்றி அமைக்கும் போது அதனுடைய வழிகள் எல்லாம் நல்ல முறையில் இருக்கவேண்டும் என்பதானது என்னுடைய யோசனை. அந்த ஜில்லாவிற்குச் செல்வதற்கு இரண்டு வழிகள் இருக்கின்றன. ஒன்று மேட்டுப்பாளையத்திற்கும் உதகைக்கும், மற்றொன்று கோட்டகிக்கும் உதகைக்கும் செல்கின்றன. அதிலே மேட்டுப்பாளையத்திலிருந்து உதகைக்குச் செல்லக்கூடிய வழி ஓரள விற்குச் சீர்திருத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் மேட்டுப்பாளையத்திலிருந்து செல்லக்கூடிய வழி மிகவும் குறுகியதாக இருக்கிறது. அந்த ரோட்டில் அதிகமான வண்டிகள் செல்கின்றன. இதைப்பற்றி சென்ற ஆண்டு பேசியிருக்கிறேன். குந்தா பிராஜக்ட்டுக்கு போகக்கூடிய வாரிகள் எத்தனையோ சாமான்களை ஏற்றிக்கொண்டு கோட்டகி வழியாகத்தான் செல்கின்றன. சென்ற ஆண்டு கொஞ்சம் தொகை ஒதுக்கப்பட்டிருந்தும் கூட அந்த வழியை சர்க்கார் அகலமாக்கவில்லை. சர்க்காரால் ஒதுக்கப்பட்ட தொகை செலவழிக்கப்படாமல் தின்று போய்விட்டது. அங்கு இருக்கக்கூடிய என்ஜினியர்கள் அந்த ரோட்களை அகலப்படுத்துவதற்கு மெஷினரி எல்லாம் வைத்திருந்தார்கள். ஆனால் என் வேலையை நிறுத்தி விட்டார்கள் என்று தெரியவில்லை. இந்த ஆண்டிலாவது அதற்கு வேண்டிய தொகையை ஒதுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அங்கே ரோடுகள் மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது. ஆகவே அந்த வழிகளை அகலப்படுத்தி நல்ல முறையில் அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இப்பொழுது அந்த வழிகளை ரிப்பேர் செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுவருகின்றன. அந்த வழியை அகலப்படுத்தவேண்டும். அப்படியில்லாவிட்டால் குந்தாவிற்குப் போகக்கூடிய வாரிகளுக்குசேதம் ஏற்பட்டால் சர்க்காராருக்கு அதனால் எத்தனையோ ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படும் என்று எச்சரிக்கை செய்ய விரும்புகிறேன். ஆகையால் சர்க்கார் இந்த விஷயத்தை எல்லாம் கவனித்து, இந்த ரோட்டுகளை விசாலமாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். மலையிலே இருக்கின்ற பகுதியில் எழு இடங்களில் கல் பாலங்கள் இருக்கின்றன. இரண்டு வண்டிகள் அந்தப் பாலங்களின் மீது சென்றால், அவைகள் தப்பித்தவறி பாதாளத்தில் போகக் கூடிய ஒரு நிலைமைதான் ஏற்படும். ஆகவே சர்க்கார் இந்த விஷயத்தை கவனித்து நல்லமுறையில் பாலத்தை அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

ஜில்லா போர்டுகளின் வழிகளை 1959-60-ம் ஆண்டிலே 1,270 மைல் களுக்கு அரசாங்கமே எடுத்து கவனித்து வருவதாக சொல்லப்படுகிறது ஆயிரத்து இருநூற்று எழுபது மைல் நீளமுள்ளவரைக்கும் அரசாங்கமே பராமரிக்கப்போவதாக அறிக்கையிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஏன் இந்த

[Sri J. Matha Gowder] [25th March 1959]

10-40
a.m.

ஒரு ஜில்லாவைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள் என்றால் அங்குள்ள ரோட்டுகளை சர்படுத்துவதற்கு சரியானபடி பணம் ஒதுக்கவில்லை. சர்க்கார் இந்த ரோட்டுகளை பராமரித்து பஸ் ரூட்டுகளை ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். மற்ற ஜில்லாக்களில் சாதாரணமான ரோடுகளை அமைத்தால் அவை 3—4 ஆண்டுகளுக்குக் கண்ணாக்காவது தெரியும். ஆனால் நீலகிரி ஜில்லாவில் சாதாரணமான ரோடுகளை அமைத்தால் அவை களை வருஷத்தில் இரண்டு முறை மராமத்து செய்யாவிட்டால் அவை ஒரு வருஷத்திற்குள், இருந்த இடமே தெரியாமல் போய்விடும். எனவே நீலகிரி ஜில்லாவில் எல்லா ரோடுகளுக்கும் தார் போட வேண்டும். அங்கே கிராமங்களில் இருக்கும் ரோடுகளுக்குக்கூட தார் போட வேண்டுமென்று சொல்ல விரும்புகிறேன். அவ்வாறு செய்வதனால் அதற்கு அதிகமாகச் செலவாகும் என்று சர்க்கார் நினைக்கக்கூடும். அங்கே அதிகமான பணத்தை ரோடுகளுக்காகச் செலவழித்தாலும் அது பயனுள்ள செலவுதான் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். அப்படியின்றி அங்கே குறைந்த செலவில் ரோடுகள் போட வேண்டுமென்ற எண்ணத்துடன் மண் ரோடுகளைப் போட்டால் அவை நிச்சயமாக விரைவில் கெட்டுப்போகும்.

அடுத்தபடியாக இந்த ரோடுகள் எல்லாம் பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் வந்தவுடன் அவைகளிடம் ஒப்படைக்கப்படும் என்று இந்த அறிக்கையில் கண்டிருக்கிறது. அவைகளிடம் இவை ஒப்படைக்கப்படும்போது பெர் காபிடா தொகை 40 நயா பைசா என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த விஷயம் நீலகிரி ஜில்லாவிற்கு போதாது. இதர ஜில்லாக்களில் ஆயிரம் ரூபாய் செலவில் ஒரு மைல் ரோடை அமைக்க முடியுமானால், நீலகிரி ஜில்லாவில் ஒரு மைல் ரோடை அமைக்க 10,000 ரூபாய் செலவாகும். அப்படி இருக்க அந்த ஜில்லாவிற்கும் இந்த விஷயத்தை 40 நயா பைசாவாகவே நிர்ணயிப்பது நியாயமா என்று சர்க்கார் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அந்த ஜில்லாவிற்கு இந்த விஷயத்தை அதிகப்படியாக நிர்ணயிக்கவேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்த ஆண்டில் ஜில்லா போர்டுகளுக்கு ரோடுகளுக்காக 53 லட்ச ரூபாய் கொடுக்கப்படும் என்று இந்த அறிக்கையில் கண்டிருக்கிறது. இந்த 53 லட்ச ரூபாயில் 40 நயா பைசா பெர் காபிடா வீதம் வரும் தொகையை விட்டுவிட்டுக் கணக்கிட்டால் எவ்வளவு தொகை வருகிறது என்று பார்த்து அதற்குத் தகுந்தபடி ஜில்லாக்களுக்கு அதிகமான பணத்தைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கோட்டகிரியிலிருந்து சோலார்மட்டம் என்ற ஊர் வரை ஒரு பஸ் போகும் ரோடு இருக்கிறது. அந்த ரோடில் ஜில்லா போர்டார் மராமத்து வேலை செய்துவருகிறார்கள். ஜில்லா போர்டுக்கு போதிய நிதி வசதி இல்லாததால் அந்த வேலை பாதியில் நின்று விட்டது. எனவே அந்த ரோடையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேமாதிரியான நிலையில் பல பஸ் போக்குவரத்து ரோடுகள் நீலகிரியில் இருக்கின்றன. அவைகளையும் எடுத்துக்கொண்டு பராமரிக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திட்டத்தில் சேராத திட்டங்கள் சில, மத்திய சாலை நிதியின் மாநிலங்களுக்கான ஒதுக்கீட்டிலிருந்து நிதி பெறுகின்றன என்றும், அவ்வகையில் 1958 டிசம்பர் வரை செலவிடப்பட்டுள்ள தொகை மொத்தம் 1,50-24 லட்ச ரூபாய் என்றும் இந்த அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆதிவாசிகளுக்கான ரோடு வசதிகள் செய்வதற்கு மத்திய அரசாங்க உதவி இந்த ஒதுக்கீட்டில் கிடைக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. இருளர்கள், குரும்பர்கள் ஆகிய ஆதிவாசிகள் நிறைய இருக்கும் நீலகிரி ஜில்லாவிற்கு இந்த நிதியிலிருந்து பணம் ஒதுக்கப்படவில்லை. அதற்குக் காரணம் என்ன என்று கனம் அமைச்சரைக் கேட்க விரும்புகிறேன். அடுத்த ஆண்டிலாவது, நீலகிரி ஜில்லாவில் இருளர், குரும்பர் ஆகிய ஆதிவாசிகள் இருக்கும் கிராமங்களில் ரோடு வசதிகள் அமைப்பதற்கு இந்த மத்திய நிதியிலிருந்து தொகை ஒதுக்க வேண்டுமென்று கனம் அமைச்சரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த மானிய கோரிக்கையை ஆதரித்து என் வீரத்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

25th March 1959]

SRI A. V. P. ASAITHAMBI : மதிப்பிற்குரிய சபைத்தலைவர் அவர்களே, பெருவழி மானிய கோரிக்கை சம்பந்தமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து இரண்டொரு வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இது வரையில் பேசிய கனம் அங்கத்தினர்கள் அனைவரும் ரோடுகள் பற்றிப் பேசினார்கள். நான் வீடுகள் பற்றிப் பேசலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

வீடுகள் கட்டும் திட்டத்தில், சென்னை ராஜ்யத்தில், நிலம் கிளியரன்ஸ் திட்டத்தில் சென்னைக் கார்ப்பரேஷனுக்கும் சிடி இம்ப்ரூவ்மெண்ட் டிர்ஸ் டிற்கும் முறையே 9 லட்ச ரூபாயும் 15 லட்ச ரூபாயும் ஒதுக்கி அரசாங்கம் ஏற்பாடுகள் செய்து வருகின்றது.

SRI R. SRINIVASA IYER : Sir, on a point of order. The hon. Member is speaking about slum clearance which will come under Demand XXVII which has not yet been moved. Is he in order in speaking about it under the Demand we are just now discussing?

SRI M. P. SUBRAMANIAM : I think 'Buildings' come under the present Demand we are discussing.

TEMPORARY CHAIRMAN (SRI V. K. KOTHANDARAMAN) : அந்த மானிய விவாதத்தின்போது தமக்கு பேச chance கிடைக்காது என்று கருதி அவர்தீர்ப்போது அதைப்பற்றிப் பேசுகிறார்.

SRI A. V. P. ASAITHAMBI : இந்தத் திட்டங்களை தற்போது சென்னை நகரில் மட்டுமே நிறைவேற்றிவரும் அரசாங்கத்தார் இந்த ஆண்டில் மற்ற பல நகரங்களிலும் நிறைவேற்றப் போவதாக அறிவித்திருக்கிறார்கள். அது மகிழ்ச்சிக்குரிய விஷயம், உண்மையிலேயே பாராட்டுவதற்குரிய விஷயம். சென்னை நகரைப் பொறுத்த வரையில், ஆங்காங்கே இருக்கும் மக்களுக்கு எல்லோருக்கும் அவர்கள் இருந்து வரும் இடங்களிலேயே இட வசதி செய்து கொடுக்காமல் நகருக்கு அப்பாலுள்ள இடங்களில் குடியிருக்க வசதிகள் செய்து தந்து அவர்களில் சிலரை அங்கே கொண்டு போகக் கூடிய முறையில் திட்டம் அமைந்திருக்கிறது. இந்தத் திட்டத்தை நல்ல முறையில் மாற்றியமைக்க வேண்டும். ஒரு பகுதியில் வாழும் மக்களை வேறொரு பகுதிக்குக் கொண்டுபோகக் கூடாது என்ற கருத்தினை இந்த மன்றத்தில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர்கள் பலர் அடிக்கடி எடுத்துரைத்திருக்கிறார்கள். அவர்களை வேறு பகுதிக்கு மாற்றாமல் அவர்கள் இருக்கும் இடங்களிலேயே அவர்களுக்கு குடியிருப்பு வசதிகள் செய்து தருவதற்கான திட்டத்தையும் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். தனித்தனி வீடுகளாக இருக்கும் கட்டிடங்களை பல பகுதிகளில் கட்டுவதைவிட ஒரே பகுதியில் இரண்டு அடுக்கு, மூன்று அடுக்கு மாடி வீடுகள் கொண்ட கட்டிடங்களைக் கட்டி ஒரு பகுதியில் வாழும் மக்கள் அனைவருக்குமே அங்கே இடவசதி செய்து தரவேண்டும் என்ற திட்டத்தை திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர்கள் இங்கே தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இந்த மாதிரியாக மாடி வீடுகள் கட்டும் திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமானால் அதற்கு அதிகமான பணம் செலவாகும் என்று கனம் அமைச்சர் ஸ்ரீ கக்கன் கருதுகிறார்; நிறையப் பணம் இல்லாததால் தான் இப்போது நிறைவேற்றப்படுவது போலவே இத்திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டியிருக்கிறது என்பது அவர் கருத்து. ஆனால் கனம் தொழில் அமைச்சர் ஸ்ரீ வெங்கடராமன் அவர்களுடைய கருத்து, மாடி வீடுகள் தொழிலாளர்களுக்குப் பிடிக்கவில்லை, ஆகையால் தான் இம்மாதிரி தனித் தனி வீடுகளைக் கட்டுகிறோம் என்பதாகும். இம்மாதிரியாக ஒரே கட்டியைச் சேர்ந்த இரு அமைச்சர்களுக்குள்ளேயே கருத்து வேற்றுமை இருப்பதை கனம் அமைச்சர் ஸ்ரீ கக்கன் கவனிக்க வேண்டும். மாடி வீடுகள் கட்டும் திட்டத்திற்கு செலவு அதிகமாகும், சர்க்காரிடம் அவ்வளவு பணம் இல்லை என்று ஒரு அமைச்சர் கூறுகிறார். மாடி வீடுகள் தொழிலாளர்களுக்கு

[Sri A. V. P. Asaithambi] [25th March 1959]

பிடிக்கவில்லை என்று இன்னொரு அமைச்சர் கூறுகிறார். இரண்டு கருத்துக்களுமே ஏற்கத்தக்கவை அல்ல. மாடி வீடுகளை தொழிலாளர்கள் விரும்பவில்லை என்ற கருத்து எவராலுமே ஏற்கமுடியாது. ஒரு பகுதியில் வாழும் தொழிலாளர்கள் அத்தனை பேருக்கு அந்த திட்டில் வீடுகள் அளிக்கப்படாமல் வேறு பகுதிக்கு மாற்றப்பட்டால், அவர்களுக்கு பல தொல்லைகள் ஏற்படுகின்றன; அவர்களுடைய குழந்தைகள் ஏற்கெனவே படித்த பள்ளிகளிலிருந்து வேறு பள்ளிகளுக்கு மாற்றப்பட வேண்டியது அவசியமாகிறது. இந்த மாதிரி அவர்களுக்கு பல தொல்லைகள் ஏற்படுகின்றன. எனவே மாடி வீடுகள் கட்டுக் கொடுக்கும் திட்டத்தைக்கொண்டு வந்தால் நல்லது. இப்போதைய திட்டத்தைப் புனராலோசனை செய்து மாற்றியமைத்து, வருகிற ஆண்டிலாவது மாற்றியமைக்கப்பட்ட திட்டத்தைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று சர்க்கரைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அல்லது எந்த இடத்தை சர்க்கார் தேர்ந்தெடுத்திருக்கிறார்களோ அந்த இடத்தில் வாழ்கிற மக்களுக்கு, அவர்களுக்கு ஒதுக்கிய இடம் போதுமானதாக யில்லை என்று சொன்னால் பக்கத்திலிருக்கிற சர்க்கார் நிலங்களை உடனடியாக ஆர்ஜிதம் செய்து அதிலேயும் அமைத்துக் கொடுக்கக்கூடிய அளவிற்கு சர்க்கார் தீவிர நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். அதில்லாமல் தனியார்களிடம் அந்த நிலம் இருக்கிறது என்று சொன்னால் அதையும் தைரியமாக ஆர்ஜிதம் செய்து அந்த யிட்டுத்திலும் அந்தத் திட்டத்தை அமுல் நடத்த முன் வரவேண்டும். இதளவில் சொல்லத்தான் பொதுவாக இந்தத் திட்டம் வெற்றி பெற முடியும். அப்பொழுதுதான் இந்தத் திட்டம் மக்களுக்கு பயன் உள்ளதாகயிருக்கும். ஆகவே, இதை அரசாங்கம் நல்ல முறையில் பரிசீலனை செய்து பார்த்து இந்த மாடித் திட்டத்தையும், மற்றபடி சற்றுப்புற நிலங்களையும் ஆக்கிரமித்து செய்யும் திட்டத்தையும் புனர் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு கவர்னர் அவர்களுடைய கட்டிடச் செலவு, ரிப்பேர் செலவு என்ற இனத்தின் கீழ் கடந்த ஆண்டு கவர்னர் அவர்களின் கட்டிடத்திற்கு ரிப்பேர் செலவாக 2,11,100 ரூபாய் நிலவஸ்ட் எஸ்டிமேட்டில் போடப்பட்டிருக்கிறது. கடந்த ஆண்டு கவர்னர் அவர்கள் இருக்கிற இடங்களை எல்லாம் ரிப்பேர் செய்வதற்காக 2,11,100 ரூபாய் நிலவஸ்ட் எஸ்டிமேட்டில் இருக்கிறது. அது, பண்டிய கால கட்டிடம் போல் இருக்கிறது. ஆகவே, அவைகளை மராமத்து செய்வதற்காக 2,11,100 ரூபாய் ஆகியிருக்கிறது என்ற நிலையில் இருந்தால் அது ஒருவேளை உண்மையோ என்று ஏற்றுக்கொள்ளலாம். ஆனால் இந்த ஆண்டு மறுபடியும் ரிப்பேர் செலவிற்காக 2,11,100 ரூபாய் ஒதுக்கப் பட்டிருக்கிறது. இதை அரசாங்கம் கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். அடுத்தபடியாக, கவர்னர் அவர்களின் கட்டிடத்திற்காக சென்ற வருடம் போல், இந்த வருடமும் 50,000 ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. என்னென்ன கட்டிடங்கள் கட்டிக்கொண்டு போகிறார்கள், என்ன செய்கிறார்கள் என்று தெரியவில்லை. வருடா வருடம் 50,000 ரூபாய்க்கு என்ன கட்டுகிறார்கள் என்று புரியவில்லை. ஆனால் கட்டிடம் கட்டுவதற்காக வருடா வருடம் 50,000 ரூபாய்க்கு மேலாகவும், ரிப்பெயர்க்காக வருடா வருடம் சுமார் இரண்டு லட்சம் ரூபாயும் ஒதுக்கி செலவு செய்கிறபோது, இந்த யிட்டுத்தில் அரசாங்கம் ஒன்று கவனிக்கவேண்டும். இந்த நாட்டைப் பொறுத்தமட்டில் கவர்னர் என்ற அமைப்பிற்கே இந்த நாட்டில் கடும எதிர்ப்பு இருக்கிறது என்பதை அரசாங்கம் உணர வேண்டும். கவர்னர் என்ற அமைப்பிற்கே இந்த நாட்டில் கடும எதிர்ப்பு இருக்கும்போது அந்தத் துறைக்காக வேண்டிய ரிப்பேர் செலவு என்ற பெயரால் இரண்டு லட்சம் ரூபாய்க்கு மேலும், கட்டிடச் செலவிற்காக 50,000 ரூபாயும், ஆக 2½ லட்சம் ரூபாய் வருடா வருடம் விரயம் செய்வதெனில் அந்தப் பணத்தை வேறு துறைக்கு மாற்றியமைத்தால் அது மக்களுக்கு பயன் உள்ளதாகயிருக்கும். ஆனால் அதைக் குறைத்துக்கொள்ளுங்கள், அல்லது அது வேண்டாம், அல்லது அது முடியாது என்று சொல்வதற்கு இந்த சர்க்காருக்கு அதிகாரமில்லை. நாங்கள் அடிக்கடி பல்லவி பாடி வருகிற மாதிரி, வட நாட்டு சர்க்காருக்கு இது அடிமையான சர்க்கார், ஆகவே, இந்த சர்க்காருக்கு அந்தச் செலவை குறைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்றே அல்லது அந்தச் செலவு வேண்டாமென்றே சொல்வதற்

25th March 1959] [A. V. P. Asaithambi]

குள்ள அதிகாரம் இல்லை. வேண்டுமானால் கவர்னர் அவர்களே அதைப் பார்த்து தயவு பிறந்து குறைத்துக் கொள்ளவேண்டும், அல்லது ஜனாதிபதி குறைக்க வேண்டும். இவ்வளவு கொடு என்றால் அதை இந்த சர்க்கார் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது என்ற நிலை இருப்பதால் இந்த வீண் செலவிற்காக நாட்டு மக்களின் பணம் வருடா வருடம் பாழாக்கப்பட்டு வருகிறது. இதை இந்த அரசாங்கம் நல்ல முறையில் கவர்னர் அவர்களிடம் எடுத்துச் சொல்லவேண்டும். வருடா வருடம் ரிப்பெயர் செலவிற்காகும் தொகையைக் கொண்டு நீங்கள் என்ன செய்கிறீர்கள் என்று கவர்னர் அவர்களைக் கேட்க வேண்டும். திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினர் குறை சொல்கிறார்களே, ஆகவே இந்தச் செலவைக் குறைத்துக் கொள்ளுங்கள் என்று ஜனாதிபதியைக் கேட்க முடியாவிட்டாலும் ராஜபவந்திதற்கு சென்று கவர்னர் அவர்களையாவது கேட்க வேண்டுமென்று தங்கள் மூலம் அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : Sir, on a point of information. . . .

SRI A. V. P. ASAITHAMBI : If it is a point of information the hon. Member may raise it after my speech.

THE HON. SRI P. KAKKAN : கனம் அங்கத்தினர் “point of information” என்று கேட்கும்போது அங்கத்தினர் அவர்கள் பதில் சொல்வது சரியா?

(பதில் இல்லை).

SRI A. V. P. ASAITHAMBI : ஆகவே, இந்த அரசாங்கம் இந்த பெருவழித்தறை மான்யத்தின்கீழ் வருகிற திட்டங்களை எல்லாம் நல்ல முறையில் பரிசீலனை செய்து நாங்கள் சொக்கிற கருத்தினை கவர்னர் அவர் தவிர்ப்பும், வடக்கேயிருக்கிற இந்த சர்க்காரின் எஜமான சர்க்காருக்கும் அறிவித்து வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக இந்த வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்துக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : 2½ லட்சம் ரூபாய் கவர்னர் அவர்களின் பெயரால் விரயம் செய்யப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். கவர்னர் பதவியை எடுத்துவிட்டாலும், இந்தச் செலவு கட்டிடச் செலவிற்காக செலவு செய்யப்படுகிறதே தவிர வேறு எதற்குமில்லை. கவர்னர் பதவி போய் விட்டால் உடனே அந்தக் கட்டிடங்களை எல்லாம் இடித்து சாம்பலாக்கி விடுவதா? அல்லது அதை வேறு காரியங்களுக்காக பயன்படுத்திக் கொள்ள அவைகளை காப்பதற்கு இந்தப் பணம் செலவு செய்யப்பட வேண்டாமா? என்று அவர்களை கேட்க விரும்புகிறேன்.

(பதில் இல்லை).

SRI T. R. RAMAMIRTHA THONDAMAN : மத்திய சர்க்கார் இந்த மாநில சர்க்காரின் எஜமான சர்க்கார் என்று சொல்கிறார்கள். மத்திய சர்க்காருக்கு இந்த சர்க்கார் அடிமை சர்க்காரா? அப்படி அடிமை சர்க்கார் என்று இந்த சர்க்காரை அடிமைப்படுத்திக் கூறுவது முறையா? என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN (TEMPORARY CHAIRMAN) : அது, அவர்கள் அபிப்பிராயம். மந்திரி பதில் சொல்லும்போது அதற்கு பதில் சொல்லிக்கொள்ளட்டும்.

SRI K. S. ARDHANAREESWARA GOUNDER : தலைவர் அவர்களே, இந்த மராமத்து இலாகா மான்யத்தை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். குறிப்பாக நம் மாநிலத்தின் ரஸ்தா போக்குவரத்து நல்ல முறையில் அமைந்திருக்கிறது என்றால் அது அந்த இலாகாவை வகிக்கும் அமைச்சரின் திறமையையும், அந்த இலாகாவில் இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளின் திறமையும்தான் எடுத்துக் காட்டுகிறது.

[Sri K. S. Ardhanareeswara Gounder] [25th March 1959]

வேறு மாநிலங்களை விட நமது மாநிலம் குறிப்பாக ரஸ்தாப் போக்கு வரத்தில் மிக முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கும் போது இந்த இலாகா நல்ல முறையில் இயங்குகிறது என்பதன் நாம் கருத வேண்டும். அதுவும் குறிப்பாக மராமத்து இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் அவர்களுடைய சுற்றுப்பிரயாணத்தின்போது அங்கு வேலைகள் நடைபெறும்போது ஜெல்லியில் மண் கலக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்று பொறுப்பு எடுத்துப் பாப்பது அவர்களுக்கு இதில் இருக்கும் அக்கரையைத் தான் காட்டுகிறது. அப்படி அமைச்சர் அவர்களும் இந்த இலாகாவிலுள்ள அதிகாரிகளும் திறமையாகவும், இதில் அக்கரையுள்ளவர்களாகவும் இருப்ப தால்தான் இந்த இலாகா நல்ல முறையில் நடைபெறுகிறது. அடுத்தபடியாக சாலைகளின் ஓரத்தில் பலயிடங்களில் மரங்கள் இல்லாமல் இருப்பது ஜனங் கள் வெய்யிலில் கஷ்டப்படுவதைத் தவிர சர்க்காருக்கு வரவேண்டிய வருவாயும் அதனால் குறைகிறது என்பதுதான் எனது அபிப்பிராயம். இந்த இலாகா, எந்தெந்த ரஸ்தாக்களில் இப்பொழுது மரங்கள் இல்லாமல் இருக்கிறதோ அங்கெல்லாம் நல்ல சோலை மரங்களை ஏற்படுத்தினால் ஜனங்களுக்கு செளகரியம் செய்து கொடுப்பதோடு சர்க்காருக்கும் அந்த மரங்களில் இருந்து வருவாய் வருவதற்கு நல்ல வாய்ப்பு இருக் கிறது. அடுத்தபடியாக, ஜில்லா போர்ட் ரஸ்தாக்களில் இருக்கக்கூடிய பெரிய மரங்கள் எல்லாம் அநேகயிடங்களில் மொட்டைஅடிக்கப்பட்டு அவைகள் காய்ந்து கொண்டிருக்கின்றன. மரங்களை வளர்க்கவேண்டுமென்று சொல் லிக்கொண்டிருக்கும்போது பலயிடங்களில் மரங்களை சேதாரப்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அதற்குத் தகுந்த மாதிரி சட்டத்தை யாவது திருத்தி அந்த மரங்களைப் பாதுகாப்பதற்கு வேண்டிய வழி வகைகளைச் செய்யுமாறு நான் அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, புதிதாக கட்டக்கூடிய பாதைகள், அவை ஜில்லா போர்ட் ரஸ்தாவாய் இருந்தால் 12 அடி அகலம்தான் வைத்துக் கட்டு கிறார்கள். இப்பொழுது போக்குவரத்து அதிகமாகிக்கொண்டு வரும் போது எந்த ரஸ்தாவாகயிருந்தாலும் அதை 24 அடியாக வைத்துக் கட்டினால்தான் பின்பு அதை இடித்துக் கட்டவேண்டிய நிலை ஏற்படாது என்றும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதுவும் தவிர ஸ்டேட் ஹைவேலில் இப்பொழுது பாதைகளை எல்லாம் நல்ல முறையில் அகலப்படுத்தியிருப்ப தால் அதனால் பொது மக்களுக்கு நல்ல செளகரியம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்றும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, மேட்டூரிலிருந்து, குளத்தூர் வழி ஒரு ரஸ்தா சென்று கொண்டிருக்கிறது. அதில் இன்னும் 14 மைல் பாதை போட்டு விட்டால் சேலத்திலிருந்து மைசூர், பங்களூர் போக 100 மைல் அளவு குறைவு ஏற்படுகிறது என்பதை சர்க்காரின் கவனத்திற்கு கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அது, இதுவரையில் ஒரு பிற்போக்கு கிராமமாக இருந்தது. ஆகவே, அதை இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் பாலாறு வரையில் 12 மைல் ரஸ்தாவை அமைத்துக் கொடுத்தால் மிகவும் பிரயோஜனகரமாயிருக்கும் என்றும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதுவும் தவிர இந்த ரஸ்தாவில் மாதேசவரம் மலைக்கு ஜனங்கள் சென்று கொண்டிருக்கிறார்கள். பத்து, இருபது தினங்களுக்கு முன்பு அங்கு திருவிழா நடைபெற்றது. அந்த ரஸ்தா போக்குவரத்து சரியானபடி இல்லாததால், அங்கு சென்ற யாத்திரிகர்களில் இரண்டு பேர்கள் மிகவும் கஷ்டப்பட்டு அங்கு இறந்தபோனதாகக் கேள்விப்பட்டு நான் மிகவும் வருந்துகிறேன். அடுத்த ஆண்டுக்குள்ளாவது இந்த ரஸ்தாவைப் போட் டுக்கொடுத்தால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம்.

11
a.m.

இப்பொழுது நீர்ப்பாசன வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் இடங் களிலே, நீர்ப்பாசன வசதி வந்த பிறகு, ரஸ்தாக்கள் மிகவும் சீர் கெட்டுப் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. நீர்ப்பாசன வசதி வந்த பிறகு அந்த இடங்களில் சதுப்பு ஏற்பட்டதன் காரணமாக, ஜனங்கள் போக்கு வரத்து வசதி இல்லாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். குறிப்பாக மேட் டூர் கால்வாய் பிரதேசத்திலும், லோயர் பவானி பிரதேசத்திலும் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அதுபற்றி ரோடு மராமத்து இலாகாவினிடம் சொன் னால் அவர்கள் எங்களுக்கு அதற்கும் சம்பந்தம் இல்லை, கால்வாய் தண்ணீர்

25th March 1959] [Sri K. S. Ardhanareeswara Gounder]

வந்ததின் காரணமாக ரஸ்தாக்கள் மிகவும் பாதகம் அடைந்திருக்கின்றன என்று சொல்லுகிறார்கள். அந்தத் திட்டத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்ட தொகையில் கிட்டத்தட்ட 50 லட்சம் ரூபாய் மிச்சம் இருக்கிறது. அதிலிருந்து எடுத்து இந்த வேலையைச் செய்யவேண்டும். இரிகேஷன் டிபார்ட்மெண்டும் ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டும் சண்டை போட்டுக்கொண்டு, அந்த இரண்டு இலாக்காக்களுக்கும் ஒரே அமைச்சராக இருந்தாலும்கூட, இரிகேஷன் இலாகாவின்ர அதிலே மிச்சம் காட்டவேண்டும், தங்களுக்கு நல்ல பெயர் கிடைக்கவேண்டும் என்ற காரணத்திற்காக அந்தத் தொகையை எடுத்துச் செலவு செய்வதற்கு அவர்கள் விரும்பாமல், இரண்டு இலாக்காக்களும் சண்டை போடுவதின் காரணமாக அந்த இடங்களிலே மிகவும் பாதகம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். ஆகவே, உடனடியாக இரிகேஷன் பண்டிஸிலிருந்து பணத்தை எடுத்து சீர்கெட்டு இருக்கக்கூடிய ரஸ்தாக்களை மராமத்து செய்தால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும்.

மேட்ரீலிருந்து பவானிக்கு மத்தியில் ஒரு பாலத்தை அமைத்துக் கொடுக்கவேண்டும்.

(Mr. Speaker in the Chair.)

மேட்ரீ கால்வாய் பிரதேசத்தில் விவசாயிகள் உற்பத்தி செய்யக் கூடிய நெல் போன்ற விளைபொருள்களை நல்ல விலைக்கு விற்கவேண்டுமென்று சொன்னால், அவசியம் இந்தப் பாலத்தை சீக்கிரம் அமைத்துக்கொடுத்தால் ரொம்பவும் நன்றாக இருக்கும். போக்குவரத்து வசதி இல்லாத காரணத்தினால், அவர்களுக்கு மூட்டை ஒன்றுக்கு கிட்டத்தட்ட 2, 3 ரூபாய் குறாவாக வருவாய் வருகிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அம்மாதிரி பாலம் அமைத்து, ஏதாவது சங்கம் வசூலிப்பதாக இருந்தாலும், விவசாயிகள் அதைக் கொடுப்பதற்கு தயாராக இருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஸ்டேட் ஹைவேஸ் ரஸ்தாக்களில் மைல் கல்களில் சில ஊர்களை சில இடங்களிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இன்னொரு டிவிஷன் வரும்பொழுது அம்மாதிரி குறிப்பிடுவதில்லை. அந்த ரஸ்தாக்களில் செல்லக்கூடியவர்களுக்கு வசதியாக மைல் கல்களில் ஊர்களின் பெயர் குறிப்பிடவேண்டியது அவசியம். சென்னைவிலிருந்து கள்ளிக்கோட்டைக்கு போகக்கூடியவர்களுக்கு மத்தியில் எல்லா மைல் கல்களிலும் ஊர்களின் பெயர்கள் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தால்தான் நன்றாக இருக்கும். அதை விட்டு விட்டு ஒரு என்ஜினியரிங் டிவிஷனில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கும், அடுத்த டிவிஷனில் பார்க்கும்பொழுது அது குறிப்பிடப்படாமல் இருக்கும். அம்மாதிரி நிலை இருப்பதினால் உண்மையிலேயே அந்த ரஸ்தாவில் போகக் கூடியவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மேட்ரீலிருந்து குளத்தார் வழியிலே 2 மைல்களுக்கு மேட்ரீ டவுன்ஷிப் கமிட்டியார் பாதை போட்டிருக்கிறார்கள். அந்தப் பாதையை ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டு எடுத்துக்கொண்டால் மராமத்து செய்வதற்கு நலமாக இருக்கும். அதை விட்டு விட்டு ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டை கேட்டால், அது டவுன்ஷிப் கமிட்டியைக் கேட்கவேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள். டவுன்ஷிப் கமிட்டியை கேட்டால் அவர்கள் அதற்கு வேண்டிய பணம் தங்களிடம் இல்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகையால் அந்த 2 மைல் பாதையை உடனடியாக ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டுக்குக் கொடுத்து விட்டால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும்.

குறிப்பாக, இந்த ஆண்டு ஜில்லா போர்டுகள் ரஸ்தாக்களை சர்க்கார் நேரடியாக மராமத்து செய்வதற்கு எடுத்துக்கொண்டதை நான் மிகவும் வரவேற்கிறேன். இப்பொழுது பல கிராமங்களில் பஸ் போக்குவரத்து வசதி ஏற்பட்டிருப்பதின் காரணமாக இந்த ரஸ்தாக்களை மராமத்து இலாகா

[Sri K. S. Ardhanareeswara Gounder] [25th March 1959]

எடுத்துக்கொண்டால்தான் அந்த ரோடுகளை நல்ல முறையில் செப்பணிடு வதற்கு வசதியாக இருக்கிறது. அந்த விதத்தில் சர்க்கார் இந்த ஆண்டில் ரஸ்தாக்களை பராமரிக்கும் பொறுப்பை நேரடியாக எடுத்துக் கொண்டதுபற்றி நான் பாராட்டுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இரும்பு கிடைக்காததன் காரணமாக பல பாலங்கள் கட்டி முடியாமல் இருக்கின்றன. கம்பி இல்லாததன் காரணமாக பல இடங்களில் வேலை தாமதப்படுகிறது. ஈரோடு-பள்ளிபாளையம் பாலம் கம்பி இல்லாததினால் இந்த ஆண்டில் கட்டி முடிக்கப்படாமல் இருக்கிறது. இதில் சர்க்கார் உடனடியாக கவனம் செலுத்தி, இந்த வேலைக்கு வேண்டிய கம்பிகளை கொடுத்தால், அந்தப் பாலத்தை சீக்கிரம் கட்டி முடித்து, அதற்காக இருக்கும் உத்தியோகஸ்தர்களுடன் சம்பளச் செலவையும் குறைப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும். ஜனங்களுக்கும் அந்த பாலத்தை உடனடியாக திறந்து விட்டால் ரொம்பவும் ஷேசரியமாக இருக்கும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொண்டு, எனக்கு பேசுவதற்கு சந்தர்ப்பம் அளித்த சபாநாயகர் அவர்களுக்கு என் நன்றியை கூறிக்கொண்டு, முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* SRI P. KUPPUSWAMI : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் மராமத்து இலாகா அமைச்சர் தொண்டுவந்துள்ள மான்யத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். எங்கள் திருக்கோவிலூர் தாலுகாவில் ஒரு பெரிய ஏரி மராமத்து செய்யப்படாமலேயே இருக்கிறது. எங்கள் ஊருக்கு மந்திரி அவர்கள் வந்திருந்தபொழுது, அவரை அழைத்துக்கொண்டு போய் ஏரியைச் சுற்றிக் காண்பித்து, ஏரி பள்ளமாக இல்லை, அதை ஆழப்படுத்தி, அதில் தண்ணீரை நிறைய தேக்கி வைத்து, விவசாயிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று செ.ன்னோம். மந்திரி அவர்கள் பார்க்கும்பொழுது 'ஏரியில் தண்ணீர் நிறைய இருந்தது. ஆகவே, இப்பொழுது தண்ணீர் நிறைய இருக்கிறது, இப்பொழுது ஒன்றும் செய்ய முடியாது, தண்ணீர் இல்லாதபோது பார்த்துச் செய்யலாம் என்று மந்திரி அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆகவே, இதை மந்திரி அவர்கள் கவனித்து இந்த ஏரியை ஆழப்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

திருக்கோவிலூர் தொகுதியில் ரோடு வசதிகள் சரியாக இல்லை. கிராமங்களில் ரஸ்தா போக்குவரத்து வசதி இல்லாததினால் மக்கள் ரொம்பவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஒரு மாட்டு வண்டி போகத்தான் வசதி இருக்கிறதே தவிர காரோ, லாரியோ போவதற்கு ஒரு வசதியும் கிடையாது.

திருக்கோவிலூரிலே உள்ள பெண்ணையாற்றங்கரையில் ரோடு ஓரமாக புளிய மரங்கள் இருக்கின்றன. ஆற்றில் தண்ணீர் வரும்பொழுது மண்ணை அரித்துக்கொண்டு போகிறது. அதிலே ஒரு கல்வெட்டு கட்டி மண்ணை அரித்துக்கொண்டு போகாமல் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சிற்றேரியான் வாய்க்கால், ஆவியரான் வாய்க்கால், என்ற இரண்டு கால்வாய்கள் இருக்கின்றன. அவைகளினால் 3,000 ஏக்கர் நிலங்களுக்கு தண்ணீர் பாய்கிறது. அந்தக் கால்வாய்கள் ரொம்ப நாளை மராமத்து செய்யப்படாமல் இருக்கின்றன. அதுபற்றி எத்தனையோ பெடிஷன்கள் கொடுக்கப்பட்டிருந்தும், இதுவரையில் இந்தக் கால்வாய்கள் மராமத்து செய்யப்படவில்லை. அமைச்சர் அவர்கள் இதை உடனடியாக கவனித்து இந்த வேலையைச் செய்து கொடுத்து, தண்ணீர் பாய வசதி செய்துர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சாத்தனூர் அணையிலிருந்து தென்புறமாக ஒரு கால்வாய் வெட்டிக் கொடுத்து அந்தப் பக்கத்திலுள்ள கிராமங்களுக்கு தண்ணீர் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

திருக்கோவிலூரிலுள்ள ரோடுகளெல்லாம் நெடுக ஜல்லி ரோடுகளாக இருக்கின்றன. அவைகளுக்கு தார் போட்டுக்கொடுக்கும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

25th March 1959] [Sri P. Kuppuswami]

சாத்தனூர் அணையிலிருந்து வடக்குப் புறமாக வரும் கால்வாய் வழியில் மணலூர் பேட்டையில் வீரபாண்டி ஏரி என்று ஒரு பெரிய ஏரி இருக்கிறது. அதற்கு தண்ணீர் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக பின்மலை கிராமவாசிகள் ஒரு விண்ணப்பம் கொடுத்து அந்த ஊருக்கு சாத்தனூர் அணையிலிருந்து தண்ணீர் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். வீரபாண்டி ஏரிக்கு தண்ணீர் கொண்டுவரும்பொழுது, அதன் வழியில் இருக்கும் இந்தக் கிராமத்திற்கும் அந்த சமயத்தில் தண்ணீர் வசதி செய்துகொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கடைசியாக, ஜில்லா போர்டில் ஒரு ரோடு போடுவதற்கு சாங்குன் ஆகியிருக்கிறது. புத்தூரிலிருந்து அருள்மலை ஹாஸில் 2, 3 மைல்களுக்கு ரோடு போடுவதற்கு சாங்குன் ஆகியிருக்கிறது. அந்த ரோடை மொகையூர் ஸ்டேஷன் வரைக்கும் போட்டுக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். வணக்கம்.

* SRI B. DORAISAMI REDDIAR : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே இந்த சபையில் கொண்டு வந்திருக்கும் மராமத்து இலாகா சம்பந்தப்பட்ட மான்யத்தின் பேரில் சில கருத்துக்களை பொதுவாக நான் கூற விரும்புகிறேன். இந்த இலாகாவைப்பற்றி பேசும்போது மற்ற இலாக்காக்களை பற்றியும் குறிப்பிடவேண்டியிருக்கும். அதற்காக பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர், பாயின்ட் ஆப் இன்பர்மேஷன் இவைகளை எல்லாம் அங்கத்தினர்கள் எழுப்பக்கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன், அதை சபாநாயகர் அவர்களும் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.....

THE HON. SRI P. KAKKAN : முதலில் இம்மாதிரி கண்டிஷனை போட்டுவிட்டுப் பேசுவது சரியல்ல.....

MR. SPEAKER : சபையில் எந்த மான்யக் கோரிக்கை இருக்கிறதோ அதைப்பற்றித்தான் அங்கத்தினர்கள் பேசலாம். மற்ற விஷயங்களைப்பற்றி பேசுவதற்கு சபாநாயகர் அனுமதிக்க முடியாது. அதற்குள்ள அதிகாரம் என் கையில் இல்லை.

SRI B. DORAISAMI REDDIAR : எல்லாம் உங்கள் கையில்ல்தான் இருக்கிறது. நீங்கள் இவ்விதம் சொல்லிவிட்டால் எங்களால் என்ன சொல்ல முடியும் ?

MR. SPEAKER : அந்த மாதிரி ஒன்றும் கிடையாது.

* SRI B. DORAISAMI REDDIAR : சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மராமத்து இலாகா வேலையானது ரொம்பவும் கஷ்டமான வேலைதான். ஸ்ரீமான் கரிய கவுண்டர் அவர்கள் சொன்னார்கள், மராமத்து வேலை என்பது கொஞ்சம் கஷ்டமான வேலைதான் என்று. முதலாவது மராமத்து வேலை செய்வதுதான் கஷ்டம். கதவு ஜன்னல்களை எல்லாம் சீக்கிரமாக வைத்துவிடலாம். ஆகவே இந்த மராமத்து இலாகா இப்போது நடப்பதெல்லாம் இன்னும் நல்ல முறையில் நடைபெறவேண்டுமானால் இன்னும் ஒரு அமைச்சரை ஸப்ஸ்டென்டரியாக போடலாம் (சிரிப்பு). இதனால் பொது மக்களுக்கு நன்மைதான் ஏற்படும். பொது ஜனங்களுக்கு இது சாதகமாகவே இருக்கும் என்று பலர் சொன்னார்கள். அதை நானும் ஒப்புக்கொள்கிறேன். இவ்விதம் எங்கள் கட்சியிலிருந்து மந்திரியை போடவேண்டிய தேவையில்லை, ஆளும் கட்சியிலேயே நல்ல அனுபவமுடையவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களை மந்திரியாகப் போடலாம். அதல்லாமல் எல்லா வேலைகளையும், தச்சவேலை, கருமான் வேலை, நெசவு வேலை எல்லாவற்றையும் ஒரே ஆள் வைத்துக்கொண்டு இருக்க முடியாது, அந்த முறையில் நாலேந்து விஷயங்களை ஒரே அமைச்சர் வைத்துக்கொண்டு இருந்தால் திறமையாக வேலை செய்யமுடியாது. தீன், ஆட், அப்பாரா

[Sri B. Doraisami Reddiar] [25th March 1959]

3, 8, 12, கூடாது என்று முஸ்லீம்களும் சொல்லுகிறார்கள். தமிழரும் 3, 8, 12 கூடாது என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே கூடுதலாக நாலிவந்து மந்திரிகளைப் போட்டு வேலைகளை எல்லாம் கவனித்தால் அது நல்லதுதான். இதனால் வீணாகப் பணம் செலவு செய்யப்படும் என்று சொல்லவேண்டியதில்லை, எவ்வளவோ பணம் வீணாகிறது. அதன் கூட இதுவும்தான், அதனால் கூடுதலாக மந்திரிகளைப் போட்டு இந்த வேலைகளையாவது துரிதமாக நடத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தால் மக்களுக்கு அது பெரும் நன்மையாக இருக்கும். எங்கள் பக்கத்தில் ஒரு ரோடு போட்டார்கள். பிரதம மந்திரி—அல்ல—நமது முதல் மந்திரி—காமராஜ் அவர்கள் எங்கள் பக்கத்துக்கு வந்த போது ஒரு ரோட்டை அவசர அவசரமாக செப்பனிட்டார்கள். வெறும் மண்ணை மாத்திரம் கொண்டு போட்டார்கள், தண்ணீர் போடவேயில்லை. மண்ணையும் போட்டு அதன் பின்னால் ஜல்லியும் போட்டால் நன்றாக இருந்திருக்கும். என்னடா சரியாகப் போடவில்லை என்று மேஸ்திரியிடம் கேட்டேன். இதைப்பற்றி கண்டராக்கிடிலும் கேட்டேன். அவரும் இதற்கு சரியான சமாதானம் ஒன்றும் சொல்லவில்லை. இதில் வேலை செய்கின்ற சூப்பர்வைசர்கள் என்ன நினைக்கின்றார்கள் என்றால் என்னவேண்டுமானாலும் வரட்டும், நமது எம்.எல்.எ. இருக்கிறார், பார்த்துக்கொள்ளலாம் என்ற நினைப்பில் கவலையில்லாமல் வேலை செய்து வருகிறார்கள். இதற்காக பில் பாலாக்கப்படும் பொழுது, அதிகாரிகள் உங்கள் எம்.எல்.எ. ரோடு சரியாக போடப்படவில்லையே என்று சொல்லுகிறார்கள், அதனால் எப்படி. இந்த பில்லை பாலாக்க முடியும் என்று கேட்டால் அதற்கும் ஏதாவது தக்க சமாதானம் சொல்லி விடுகிறார்கள். இவ்வதம் வில்லேஜ்களில் இருக்கும் ரோடுகளை எல்லாம் நாம் செய்து வருகிறார்கள். இதைப்பற்றி இன்ஜினியரிடத்தில் சொன்னாலும் கூட பிரயோஜனமில்லை, ஏனென்றால் இதில் வேலை செய்கின்ற மேஸ்திரி இன்ஜினியர் சொன்னாலும் கேட்பதில்லை. ரோடு மேஸ்திரி களுக்குத்தான் இந்த வேலைகள் செய்யும் இன்ஜினியர் பவர் வந்து விடுகிறது. மேலும் தார் போடுவதற்காக ஒரு மைலுக்கு 16 ஆயிரம் ரூபாய் வரை செலவு செய்யவேண்டியிருக்கிறது என்று இந்தப் புத்தகத்தில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதை நான் இப்போதுதான் பார்த்தேன். ஏற்கனவே வில்லேஜ்களில் இருக்கின்ற ரோடுகள் எல்லாம் கட்டியான ரோடுகளாகத்தான் இருக்கின்றன. இவைகள் எல்லாம் புராதனமாக இருந்து வருகின்ற ரோடு, இப்போது வேண்டுமானால் சிறிது மேடு பள்ளமாக இருக்கும். ஆனால் இப்போது போடுகிற மண் ரோடு எப்படியிருக்கிறது என்றால், இருக்கின்ற ரோட்டையும் நாசப்படுத்தகின்ற முறையில் தான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஏதோ மண்ணை டைட்டிலிருந்து எடுத்துப் போடுகிறார்கள். கொஞ்சம் மழை பெய்தவுடன் அந்த ரோடு மிக மோசமாகிவிடுகிறது. வண்டிகள் போனால் வட்டைகள் எல்லாம் பதிந்து விடுகிறது. இதைப்பற்றி பல தடவை இங்கு பல அங்கத்தினர்களாலும் சொல்லப்பட்டது, அதை யார் கேட்கிறார்கள், எதிர்க்கட்சிகள் சொன்னால் கேட்க மாட்டார்கள் ஆளும் கட்சியிலிருக்கின்ற நீங்களாவது சொல்லுங்கள் என்று அவர்களிடம் கேட்டால், உங்களுக்காவது என்னவேண்டுமானாலும் பேசலாம், எங்களுக்கு அந்த பவரும் இல்லை என்று அவர்கள் சொல்கிறார்கள். அதே போன்றதான் டிஸ்டிரிக்ட் போர்டிலிருந்து ரோடுகள் போடுகிறார்கள், மரம் வைத்து வளர்க்கிறார்கள். இவைகளில் ஒன்றாவது சரியாக நடப்பது இல்லை. ரோடுகள் எல்லாம் போட்ட உடனேயே மோசமடைந்து விடுகிறது, நட்டு வைக்கிற மரங்களை எல்லாம் விறகுப் பஞ்சத்தால் கொண்டு போய்விடுகிறார்கள். இதைப்பற்றி ஒவ்வொன்றிலும் கேட்டால், எங்களுக்கு போதுமான சிப்பந்திகள் கிடையாது. நாங்கள் என்ன செய்வது? ஏதாவது கம்னியன்ட் வந்தால் பார்த்துக்கொள்ளலாம் என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள். சில இடங்களில் மட்டும்க் காங்க் கூலிகள் வேலை செய்வது போல் காட்டி வருகிறார்கள். அவர்கள் உண்மையிலேயே நல்ல முறையில் ஒன்றும் வேலை செய்வது கிடையாது, டெய்லி கூலியாவது ஏதாவது ஒழுங்காக வேலை செய்து கொண்டிருப்பான், இவர்கள் அதுவும் செய்வது கிடையாது, நான் இதை நேரிலேயே போய்பார்த்திருக்கிறேன். என்னைக்காவது ஒரு நாள் இவர்களுடைய ஆபீஸர் வருகிறார் என்றால்

25th March 1959] [Sri B. Doraisami Reddiar]

அன்றைக்கு மட்டும் மண்வெட்டியை எடுத்து வைத்துக்கொண்டு ஏதாவது வேலையை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆபீஸர்கள் வருகிறார்கள் என்ற “இன்பர்மேஷன்” அவர்களுக்கு—இங்கு பாயின்ட் ஆப் இன்பர்மேஷன்—கொடுப்பது போல் அவர்களுக்கும் கொடுத்து விடுகிறார்கள். இவ்விதம் இன்பர்மேஷன் கிடைத்தவுடன் அவர்கள் வேலையை செய்து கொண்டிருப்பதாக காண்பித்துக்கொள்கிறார்கள். மேலும் 16 ஆயிரம், 20 ஆயிரம் செலவு செய்து வில்லேஜ் ரோடுகளையும் மற்றும் பள்ளிக்கூடங்களையும் ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று எல்லாம் சொல்லுகிறார்கள். ஆனால் இதில் வேலை செய்யும் போது இருக்கின்ற வில்லேஜ் ரோடுகளை எல்லாம் கொண்டு செய்துவிடுகிறார்கள். ஆகவே அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தி இந்த ரோடுகளை எல்லாம் சரியான முறையில் போடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ரோடுகள் தான் வில்லேஜிலுள்ள மக்களுக்கு முக்கியமே தவிர ஸ்கூல்கள் முதலாவது முக்கியமல்ல, ஆகவே முதலாவது வில்லேஜ்களுக்கு எல்லாம் ரோடுகளை நல்ல முறையில் போட்டுக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (SRI O. VENKATASUBBA REDDY : பாயின்ட் ஆப் இன்பர்மேஷன்....) நான்தான் முதலிலேயே கேட்டுக்கொண்டேன், யாரும் பாயின்ட் ஆப் இன்பர்மேஷன் ஒன்றும் கேட்கவேண்டாம் என்று, அதற்குள்ளாக இப்படி கேட்கிறீர்களே. . . .

MR. SPEAKER : கனம் அங்கத்தினர் என்னைப்பார்த்து பேச வேண்டுமோ தவிர மற்றவர்களைப் பார்த்து பதில் சொல்ல வேண்டிய அவசியமில்லை. அவர்களுக்கு நான் பதில் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

* SRI B. DORAISAMI REDDIAR : நான் தவறாக (ராஸ்) ஒன்றும் பேசவில்லை என்று நினைக்கிறேன். கடைசியில் இந்தப் புத்தகத்தில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள், ஏதோ 1961-லிருந்து 1980 வரைக்கும் இருபது ஆண்டுகளுக்குள் சாலைகளை எல்லாம் அமைப்பதற்காக திட்டமிட்டிருப்பதாக சொல்லியிருக்கிறார்கள். இவ்விதம் ஒரு திட்டத்தைப் போட்டு அதற்கு என்னவெல்லாமோ புள்ளிகளுக்குகளை எல்லாம் போட்டு, இதற்கு ஐந்து புள்ளி, அதற்கு ஆறு புள்ளி என்றெல்லாம் கணக்கு கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே நாம் போட்டிருக்கிற ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களையே சரியான முறையில் நிறைவேற்ற முடியவில்லை, அந்த நிலையில் இருக்கும் நாம் இருபது வருடத்திற்கு போடப்பட்டிருக்கும் திட்டம் எப்படி உருப்படியாகப் போகிறது என்பதுதான் தெரியவில்லை. இம்மாதிரி சும்மா வெறும் டௌனில் திட்டங்களை எல்லாம் போட்டு புத்தகங்களை கொடுப்பதால் எந்த விதமான பிரயோஜனமும் இல்லை. (குறுக்கீடு) ஏனென்றால் பேர்பர்களின் விலையெல்லாம் கூடுதலாக இருக்கிறது, அப்படி யிருக்கின்ற நேரத்தில் இந்த மாதிரி புத்தகங்களை எல்லாம் போட்டு வெளியிடுவது வீணாகத் தான் இருக்கும் : (சிரிப்பு). ஆகவே போடக் கூடிய திட்டங்களை எல்லாம் சிறிய சிறிய திட்டங்களாகப் போட்டு, நல்ல முறையில் அவைகளை எல்லாம் நடத்துவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் எல்லாம் போட்டு எடுத்து எதாவது ஒரு தீர்மானத்தை போட்டு வேலை செய்தால்தான் பொது மக்களுக்கு நன்மையாக இருக்கும், அதுதான் சிறப்பாகவும் இருக்கும் என்பது என்னுடைய கருத்து. அது மட்டுமல்ல, ரோடுகளை பராமரிக்கும் விஷயத்தில் செடிகளை அதிகமாக வளர்க்கவேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்களே ஒழிய, யாரும் அதை சரியாக கவனிப்பதில்லை. என்னப்பா, இதை சரியாக கவனிக்கவில்லையே என்று கேட்டால், நாங்கள் என்ன செய்வது, செடிகளை வைத்துவிட்டு போன அடுத்த நாளை செடிகளை காணுவதில்லை என்று சொல்லி விடுகிறார்கள். ஆகவே இந்த முறையில் இல்லாமல் ரோடுகளை எல்லாம் வெறும் மண்ணை மாத்திரம் போட்டு விடாமல், ஜல்லிகளையும் போடும்படியாக கவனம் செலுத்தவேண்டும். தார் போடாவிட்டாலும் பரவாயில்லை. வண்டிகள் எல்லாம் வில்லேஜ் பக்கங்களில் சரியான முறையில் போவதற்கு வசதியாக ரோடுகளை போட்டால் போதும். ஆகவே மண் ரோடுகளை மட்டும் போட்டுவிடக் கூடாது என்று அமைச்சர் அவர்களின் கீழ் உள்ளவர்களுக்கு இன்ஸ்ட்ரக்ஷன் கொடுத்தாலும் நல்லதுதான், பிளாக் டெவலப்மெண்ட்டின் கீழ் வேலை நடத்துவதற்கும் இந்த இன்ஸ்ட்ரக்ஷனை கொடுக்கலாம்.

[25th March 1959]

THE HON. SRI P. KAKKAN : முதலில் மண் போட்டு விட்டு அதன் பின்னால்தான் ஜல்லி போட முடியும். அந்த முறையில்தான் போட்டு வருகிறார்கள்.

* **SRI B. DORAISWAMI REDDIAR :** அப்படி போடுவதில்லை. சாதா ரணமாக, ரோட் ஸைட்-டில் இருக்கும் மண்ணை எடுத்து வெட்டி போட்டு விடுகிறார்கள். இது எவ்விதம் இருக்கிறது என்றால் நல்லவனை கெடுப் பதற்கு கூலி கொடுப்பதுபோல் இருக்கிறது. எங்கள் பக்கத்தில் எல்லாம் வெறும் மண்ணை போடுகிற விதத்தில்தான் ரோடுகளை போட்டு வருகிறார்கள். டிஸ்ட்ரிக்ட் போர்டிலிருந்து போடுகிற ரோடுகளும் இப்படித்தான் இருக்கிறது. (ஸ்ரீ எஸ். எம். அண்ணாமலை குறுக்கீடு) இப்போது அமைச்சரிடம் சொல்லிவிட்டால் சப்ளிமெண்டரியில் சேர்த்துக் கொள்கிறார். எம். எல். ஏ.-ஆக இருந்தால் இது கூடவா தெரியாது? இதிலே இல்லா விட்டால் பின்பு சப்ளிமெண்டரியில் சேர்த்துக்கொண்டுவிடலாம். நம் முடைய அமைச்சர் ரொம்ப நல்லவர். அவர் எதைச் சொன்னாலும் செய்வார். நாம் ஏதாவது சொன்னால் ஒன்றும் குறுக்கே பேசமாட்டார். அது விஷயத்தில் நான் அவரைப் பாராட்டுகிறேன்.

இப்போது நம்முடைய அரசாங்கத்தில் எத்தனையோ இலாக்காக்கள் இருக்கின்றன. இந்த மாதிரி 4 இலாகா, 5 இலாகா, என்று ஒரு அமைச்சர் பார்க்கிறதைவிட, முக்கியமாக அதை அதைப் பிரித்து, ஆளும் கட்சியிலே எத்தனையோ திறமைசாலிகளெல்லாம் இருக்கிறார்கள், அவர் களையெல்லாம் சப்ளிமெண்டரி மந்திரியாகப் போட்டு, அந்த முறையில் சீர்திருத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு சபாநாயகர் அவர்களும் நேரம் ஆகி விட்டது என்று என்னைப் பார்க்கிறார்கள், ஆகையால் இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு ஒரு வேண்டுகோள். அங்கத்தினர்கள் பேசும்போது “என்னை”, “அவன் சொன்னான்”, “இவன் சொன்னான்” என்ற மாதிரி எல்லாம் சொல்வது சரியல்ல. இங்கே இருக்கிற அங்கத்தினர்களை அந்த மாதிரி சொல்லவில்லை என்றாலும், வெளியிலே இருக்கிற ஒருவரைக் கூட இந்த மாதிரியாகச் சொல்வது சபையின் கௌரவத்திற்கு நல்லதல்ல. அங்கத்தினர் பேசும் போது ஹாஸ்யமாக இருக்கலாம். ஆனால் அது சபையின் கௌரவத்திற்கு நல்லதல்ல. ஆகையால், நான் கனம் அங்கத்தினர்களைக் கேட்டுக்கொள் வது என்னவென்றால் சபையில் பேசும்போது அம்மாதிரியான பேச்சை உபயோகிக்கக் கூடாது என்பது தான்.

* **SRI A. S. DURAISWAMI REDDIAR :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்றைய தினம் நமது அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மான்யத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன்.

இப்போது ஜில்லா போர்டு ஆதிக்கத்தில் இருந்த சில முக்கியமான ரோடுகளை—1,277 மைல்கள், வரையில்—சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்ளப் போவதாகத் திட்டமிடப்பட்டிருப்பதைப் பற்றி நான் மிக மிக வரவேற் கிறேன். ஏற்கனவே இந்த டிரங்க் ரோடுகள் எல்லாம் ஜில்லா போர்டு கள் ஆதிக்கத்தில் கொஞ்ச காலம் இருந்தன. அப்போது அந்த ரோடுகள் மிகவும் கேவலமாக இருந்தன. அவைகளைப் பராமரிக்கக் கூட பணம் இல்லாமல் ஜில்லா போர்டுகள் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருந்தன. அதன் பிறகு சர்க்கார் எடுத்து—ஹைவேஸ் டிபார்ட்மென்ட் எடுத்து—பராமரிக்கும் காலத்தில் ரொம்ப அழகாக இருக்கிறது. ரோடுகளை அகலப்படுத்தி, மார் ஜின் போட்டு, இப்போது அழகாக இருக்கிறது. இப்போது 1,277 மைல்களை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்வதால், ரோடுகள் நன்றாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். முன்பு சர்க்காருக்கும், ஜில்லா போர்டுக்கும் ஒரே டிவிஷனல் என்ஜினியர் இருந்தார். சர்க்கார் ரோடுகளை டிவிஷனல் என்ஜினியர் கவனித்து வந்தார். ஜில்லா போர்டு ரோடுகளை கவனிப்பதில்லை. இப் போது சர்க்காரே இந்த ரோடுகளையெல்லாம் எடுத்துக் கொள்வதால் அவரே நன்றாக கவனிப்பார் என்று நினைக்கிறேன். சீப் என்ஜினியர்

25th March 1959] [Sri A. S. Duraiswami Reddiar]

வந்தாலும் அவர் மெயின் ரோடுகளில் தான் இன்ஸ்பெக்டர் செய்வார். மார்க்கெட்டிங் ரோடு, பர்ஸ்ட்-கிளாஸ் ரோடு, செகண்ட்-கிளாஸ் ரோடுகள் என்றெல்லாம் இருக்கின்றன. அதிலெல்லாம் சிப் என்ஜினியர் இன்ஸ்பெக்டர் போவதில்லை. மெயின் ரோடுகளுக்கு—டிராங்க் ரோடுகளுக்குத் தான் போவார். சர்க்கார் பராமரிக்கக்கூடிய ரோடில் மார்க்ஜின் செதுக்கி, மண் கொட்டி, அங்கங்கே மைலேஜ் ஸ்டோன் போட்டு, பிரிட்ஜுகளை யெல்லாம் நல்ல முறையில் சீர்படுத்தி, கல்வெட்டுகளுக்கும் மைல் கல்களுக்கும் வெள்ளை அடித்து, பார்ப்பதற்கு நன்றாக இருக்கும். இனி மேல் சர்க்கார் இந்த ரோடுகளையும் எடுத்துக்கொள்வதால் அவைகளும் பார்ப்பதற்கு ரொம்ப நன்றாக இருக்கும். அதை நான் வரவேற்கிறேன். அதற்கு இப்போது 18 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கி வைத்திருக்கிறார்கள். ஆயிரத்து இருநூற்று எழுபத்து எழு மைல்களுக்கு 18 லட்சம் ரூபாய் போதாது. இதை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சில ரோடுகளில் இன்னும் தார் போடாமல் இருக்கிறது. இப்போது கூட எல்லோரும் கேட்டுக்கொண்டார்கள். எங்கும் எல்லோரும் தார் ரோடை வரவேற்கிறார்கள். தார் ரோடு போடுவதற்கு பணம் இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். செகண்ட் கிளாஸ் ரோடுகளிலும், மார்க்கெட் ரோடுகளிலும், ரோடுப்புறங்களில் அநேக கிராமங்கள் இருக்கின்றன. கிராமங்கள் இருக்கும் இடங்களில் தார் ரோடு போடச் செய்தால் நன்றாக இருக்கும். தூசியால் வியாதி வருகிறது என்று சொல்கிறார்கள். கிராமங்கள் இருக்கிற இடத்திலாவது அந்த இடத்தில் மட்டும் 2 பர்லாங் அல்லது 3 பர்லாங் தார் போட்டால் நன்றாக இருக்கும்.

சில ரோடுகளை புதிதாக பாரம் செய்கிறார்கள். பிளாக் டெவலப் மெண்டியூலே வேறு செய்கிறார்கள். முதலில் மண் கொட்டி விடுகிறார்கள். ரோடுகளில் கல்வெட்டுகள் இருக்கின்றன. அதை முதலில் செய்வதில்லை. கல்வெட்டுகளை கட்டாமல் விட்டு விடுகிறார்கள். ஆயிரக்கணக்கில் செலவு செய்து ரோடு பார்மேஷன் செய்தும் அது பொதுமக்களுக்கு உதவுவதில்லை அந்த வழியில் வண்டிகள் வர முடியாது. பொதுமக்களுக்கு உபயோகப் படாமல் போகிறது. திருஷ்பாந்தமாக நான் ஒன்று சொல்லுகிறேன். பறங்கி மலை—மடிப்பாக்கம்—மணப்பாக்கம் ரோடு என்று 5 மைல் ரோடு இருக்கிறது. அந்த ரோடிலே சுமார் 4 அல்லது 5 கல்வெட்டுகள் கட்டவேண்டியிருக்கிறது. ரெயில்வே ஸ்டேஷனுக்குப் போகவேண்டுமென்றால் பெண்கள், குழந்தைகளை அந்த ரோடு வழியாக அழைத்துக்கொண்டு வாழுடியாமல் இன்னொரு 5 மைல் சுற்றிக்கொண்டு போய் தாம்பரத்தில் ஏறிப் போக வேண்டியிருக்கிறது. இந்த கல்வெட்டுகளைக் கட்டிவிட்டால் ரோடு உபயோகப்படும். முதலில் கல்வெட்டுகளைக் கட்டிவிட்டு, ரோடுகளை பார்மேஷன் செய்தால் மக்களுக்கு சௌகரியமாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான அபிப்பிராயம்.

தெற்கே தஞ்சையில் நாகப்பட்டினத்தில் சமுத்திரத்திற்கு சமீபத்தில் கிராமங்கள் இருக்கிறது என்று கூறிக்கொண்டார்கள். செங்கல்பட்டிலே சமுத்திரக்கரை ஓரமாக கிராமங்கள் இருக்கின்றன—குப்பங்கள் இருக்கின்றன. அங்கே மீனவர்கள் இருக்கிறார்கள். பிரதி தினமும் மீன்களைத் தலையில் கொண்டு வந்து மார்க்கெட்டில் விற்கக்கூடிய மக்கள் இருக்கிறார்கள். சென்ட்ரல் கவர்ன்மெண்டிலிருந்து 6 லட்சம் ரூபாய் அங்கே ரோடு வசதிகளுக்காக சாங்ஷன் ஆகி, இரண்டு வருஷங்களுக்கு முன்பு வேலையை ஆரம்பித்தார்கள். இன்றும் நத்தை வேகத்தில் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் இதை சீக்கிரமாக முடிக்க ஏற்பாடு செய்தால் ஏழை மக்களுக்கு உபகாரமாக இருக்கும். அப்போது மார்க்கெட்டுக்கு வர சௌகரியமாக இருக்கும். அங்குள்ள ஜனங்கள் அவர்கள் பிடிக்கக் கூடிய மீன்களைக்கொண்டு ஜீவிக்கிறார்கள். பெண் பிள்ளைகளெல்லாம் தலையில் சுமந்து சென்று கொண்டுபோய் விற்கிறார்கள். மார்க்கெட்டில் பகல் போய் விட்டால் மச்சம் விற்காது. அதற்காக நல்ல வெய்யிலில் அதைச் சுமந்துகொண்டு ஓடி வர வேண்டியிருக்கிறது. ஆகையால் இந்த வேலையை சீக்கிரமாக முடிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[Sri A. S. Duraiswami Reddier] [25th March 1959]

சென்னையிலிருந்து ஜி.எஸ்.டி. ரோடிலே 6-வது மைலில், சைதாப் பேட்டையில் மார்மலாங் பிரிட்ஜ் இருக்கிறது. அதற்கு கைப்பிடிச் சுவர் கூட கிடையாது. மரத்தில் எத்தனையோ வருஷங்களுக்கு முன்பு நட்டு வைத்திருக்கிறார்கள். அதிலே ஒரு ஸைக்கிள் மோதினால் கூட ஆற்றில் விழவேண்டியதுதான். ரோடு ரொம்பக் குறுகலாக இருக்கிறது. அங்கே அதிகப்படியான டிராபிக் இருக்கிறது. பிரதி நாளும் நூற்றுக்கணக்கான வண்டிகள் போகின்றன, நூற்றுக்கணக்கான வண்டிகள் வருகின்றன. அதுவும் இந்த ரேஸ் நாள்களில் பார்த்தால் ஏகப்பட்ட கார்கள் இந்தப் பக்கமும் அந்தப் பக்கமும் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. வருகிற போகிற வண்டிகளைத் தவிர ஓவர்டேக் பண்ணக்கூட அதிலே இடம் கிடையாது. ஏதாவது ஒரு கட்டை வண்டி வந்துவிட்டால் பின்னாலே செல்லக்கூடிய கார் கட்டை வண்டி வேகத்திலேயே போகவேண்டியிருக்கிறது., அப்போது அவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இந்த பிரிட்ஜை சீர்படுத்தவேண்டுமென்று சொன்ற பட்ஜெட் கூட்டத்திலேயே நான் சொன்னேன். ஜி.எஸ்.டி. ரோடில் போகவேண்டுமானால் இதன் வழியாகத்தான் போகவேண்டும். அதோடு கூட ஜி.டபிள்யூ.டி., ரோடில் தென்புறத்தில் இருப்பவர்களும் இதன் வழியாகத்தான் போகவேண்டும். இதை வெகு சீக்கிரத்தில் சீர்படுத்தவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அன்றுகூட நிதி அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இப்போது எல்லா வேலைகளையும் மார்ச் மாதம் 31-ம் தேதிக்குள் செய்யவேண்டுமென்று. முதலில் பேசாமல் இருந்துவிட்டு கடைசி இரண்டு மாதங்களில் அவசரம் அவசரமாக செய்வதற்கு—இப்போது கடைசி மாதங்களில் செய்தால் பில்லப் போட்டு அனுப்பினால் உடனே பில் சாங்ஷன் ஆகும் என்று செய்கிறார்களோ என்னவோ தெரியாது. இனிமேல் அந்த மாதிரி இருக்காது, பட்ஜெட் திட்டத்தை சட்ட சபையிலே சாங்ஷன் செய்வதற்கு முன்பாக அந்தந்த இலாகாவிற்கு அனுப்பி, அவர்கள் அதற்கான எல்பி மேட்டுகளெல்லாம் தயாராக வைத்திருந்து இங்கே சபையிலே சாங்ஷன் ஆனதும் வேலைகளைச் செய்வார்கள் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இது நடைமுறையில் நடக்கவில்லை. சீப் குபரிண்டென்டிங் என்ஜினீயர் அவர்கள் சிரத்தையாகச் செய்கிறார்கள். ஏதாவது சொன்னாலும் ஆக்ஷன் எடுக்கிறார்கள். அவர்களை நான் பாராட்டுகிறேன். கீழே இருப்பவர்கள் அந்த மேலதிகாரிகளைத் திருப்தி செய்யவேண்டுமென்ற முறையில் வேலை செய்கிறார்களே தவிர மக்களுடைய நன்மைக்காக வேலை செய்கிறோம் என்று அவர்கள் எண்ணுவதில்லை. அவர்கள் அதிகாரிகளுக்கு பயந்து கொண்டும், மந்திரிகளுக்கு பயந்துகொண்டும் அவர்கள் வரும்போது பள்ளம் இருந்தால் அதிலேமண்ணைக் கொட்டி அழகாக வைக்கிறார்கள். அந்த மனப்பான்மை இருக்கும் வரையில் பொதுமக்களுக்கு நன்மை ஏற்படாது. சிறிய அதிகாரிகளுக்கு மக்களுக்காகச் செய்யவேண்டும் என்ற மனப்பான்மை இல்லை. நல்ல புத்திமதிகளைச் சொல்லி, அவர்கள் நல்ல முறையில் வேலை செய்யக்கூடிய நிலைமையை உண்டாக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

11-30
அ.ம. அதோடு கூட, பஞ்சாயத்து போர்டுகள், அதிலும் குறிப்பாக மேஜர் பஞ்சாயத்துக்கள், தங்களிடம் போதுமான பணம் இருந்தால், சில ரோடுகளிலே தார் போடுகிறார்கள். அந்தத் தார் ரோடுகள் போடும்போது, அந்த வேலையை எக்ஸ்ப்ளூடில் ஆபீசர் காண்டிராக்டர்க்கு விட்டுவிடுகிறார்கள். காண்டிராக்ட் முறையில் விடுவதற்குப் பதிலாக இன்ஜினீயர் டிபார்ட்மென்ட் மூலமாகவே பஞ்சாயத்தின் ஓவர்சியருடைய மேற்பார்வையில் பார்த்தால் நன்றாக இருக்கும். காண்டிராக்ட் முறையினால் பஞ்சாயத்தின் பணம் விரயமாக்கப்படுகிறதே தவிர, நல்ல முறையிலே தார் ரோடுகள் போடப்படுவதில்லை. ஒரு வருஷம் தார் ரோடு போட்டால், அடுத்த வருஷத்திலே பள்ளம் விழுந்துவிடுகிறது. ஆகவே, இன்ஜினீயர் டிபார்ட்மென்ட் மேற்பார்வையில் செய்தால் செளகரியமாக இருக்கும், பணமும் விரயமாகாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

25th March 1959] [Sri A. S. Duraiswami Reddiar]

எனக்கு முன் பேசிய கனம் அங்கத்தினர் திரு. சட்டநாத கரையாள் அவர்கள் பேச்சுகளில், 'காண்டிராக்ட் முறையில் விடுவதைவிட டிப்பார்ட்மென்டே செய்வது நல்லது' என்று சொன்னார்கள். அதை நான் மனப் பூர்வமாக ஆதரிக்கிறேன். காண்டிராக்ட் முறையானால், காண்டிராக்டருக்கு எவ்வளவு அதிகமாக லாபம் கிடைக்குமோ அதில்தான் கண்ணுங்கருத்து மாக இருப்பார்களே தவிர, வேலை செம்மையாக இருக்கவேண்டுமென்பதில் கருத்து இருக்காது. ஆனால், டிப்பார்ட்மென்டாரே வேலையை எடுத்துச் செய்தால், நல்லபடியாக, நல்ல பெயர் வாங்கவேண்டுமென்ற முறையில், அவர்கள் சிரத்தையாகச் செய்கிறார்கள். காண்டிராக்டருக்கு விடுவதினால் பண விரயமும், காலதாமதமும், நஷ்டமும் ஏற்படுகிறது. ஆகையால், டிப்பார்ட்மென்டாரே செய்வது நல்லது என்பது எனது மனப்பூர்வமான அபிப்பிராயம். ஆகையால், டிப்பார்ட்மென்டாரே இவ்வேலைகளைச் செய்ய வேண்டிய ஏற்பாட்டைச் செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ப்ளாக் டெவலப்மென்ட் திட்டத்தின்கீழ் சில ரோடு வேலைகளோ கிணறு வேலைகளோ செய்யப்பட்டால், அதற்கு ப்ளாக் டெவலப்மென்ட் ஆபீசர் மூலமாக எஸ்டிமேட் போட முடியாது. எஸ்டிமேட் போடுவதற்கு அவர்களுக்கு எக்ஸ்டென்ஷன் ஆபீசர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் மனம் வைத்தால்தான் அந்த வேலை சீக்கிரம் முடியும், இல்லாவிட்டால் முடியாது. எக்ஸ்டென்ஷன் ஆபீசர் எஸ்டிமேட் சரியாகப் போடுவது கிடையாது. போட்டாறுங்கூட கான்ட்ராக்டருடைய அனுமதியைப் போறுத்துத் தான், அதற்குத் தகுந்தபடி 'லீட்' கொடுக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட இடைச்சல் இருக்கிறது. அதனால் வேலை சரிவர நடக்காமலிருக்கிறது. எவ்வளவு துரிதமாக எஸ்டிமேட் போட முடியுமோ அவ்வளவு துரிதமாக எஸ்டிமேட் போட்டுக் கொடுத்தால் ப்ளாக் டெவலப்மென்ட் வேலை நடக்கும். இல்லாவிட்டால் மார்ச் முடிவுக்குள் வேலை நடக்காது. ஆகவே, டிப்பார்ட்மென்டாரோடு ஒத்துழைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மார்ச் 31-ந் தேதிக்குள் அவசர அவசரமாக வேலை முடிக்கப்படுகிறது, அல்லது அதற்குள் வேலை முடிவுறாமல் அதற்காக ஒதுக்கப்பட்ட பணம் செலவிடப்படாமல் போய்விடுகிறது என்பதற்கு உதாரணமாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், அனேக இடங்களைச் சொல்லலாம். குறிப்பாக, ஆலந்தூரிலிருந்து ப்ரங்க் ரோடுக்கு ஒரு லாப் ரோடு போடப்படுகிறது. அது இரண்டு மைல் தூரமுள்ளது. அதற்கு வேண்டிய மெட்டல் சப்ளை செய்து ஆறு மாதங்கள் ஆகின்றன; தார் சப்ளை செய்யப்பட்டும் ஆறு மாதங்கள் ஆகின்றன. இன்று வரையிலும் அந்த ரோடு போடப்படவில்லை. ரோடுக்கு வேண்டிய மெட்டல் தெருக்களிலே கிடப்பதால், மக்களுடைய போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. அத்துடன் மெட்டலும் பாழாகப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. இந்த மாதத்திலே இன்னும் ஐந்து நாட்கள் பாக்கியிருக்கின்றன. இந்த ஐந்து நாட்களுக்குள் அந்த வேலை எப்படி முடியப்போகிறதோ தெரியவில்லை. எப்படித்தான் முடித்துவிட முடியும் என்பதையும் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. நேற்று அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் சொன்னேன். அவர் உடனடியாகத் தகுந்த நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டார்கள். குப்ரின்டெண்டிங் இன்ஜினீரிடமும் சொன்னேன். அவரும் தகுந்த நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டார்கள். 'ஏதோ மார்ச் முடிவுக்குள் அவசர அவசரமாகச் செய்யக்கூடியமுறை இனி இருக்காது; நிதி ஆண்டின் ஆரம்பத்திலேயே வேலைகள் துவங்கப்படும்' என்று நிதி அமைச்சர் சொன்னார்கள். ஆனால், இம்மாதிரி நடக்கவில்லை என்று என்னுடைய பகுதியைப் பொறுத்தவரைக்கும் நான் சொல்ல முடியும். என்னுடைய ஊரிலே, நான் இருக்கும் தெருவிலேயே ரோடு சாமான்கள் வைக்கப்பட்டு, போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. இப்படியாக பத்தாயிரம் ரூபாய் பெறுமானத்தில் செய்யவேண்டிய ரோடு வேலை இதுவரையில் நடக்காமல் இருக்கிறது. ஐந்து நாட்களுக்குள் என்ன நடக்குமோ தெரியவில்லை. அதில் எவ்வளவு 'வேஸ்ட்' ஆகப்போகிறதோ என்று அச்சப்பட வேண்டிய முறையில் இருக்கிறது. எப்படியாவது இந்த வேலையை மார்ச் மாதத்திற்குள்ளாக, நல்ல விதத்தில் முடித்துக்கொடுக்கும்படியாக அமைச்சர் அவர்களை வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை இத்துடன் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

[25th March 1959]

* **SRI M. K. MARIAPPAN :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, மராமத்து அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மான்யத்தை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய நாட்டிலே பெரு வழித்துறையிலும், மராமத்துத் துறையிலும் வெகுவாக நாம் முன்னேறியிருக்கிறோம் என்பதை யாரும் மறுக்கவோ மறைக்கவோ முடியாது. அந்த அளவு நம்முடைய தேசிய சர்க்கார், நாட்டு மக்கள் நல்ல முறையில் முன்னேறி வருவதற்காகப் பாடுபட்டு வருவதைக் குறித்து அரசாங்கத்தை எல்லோரும் பாராட்டுகிறார்கள். அதே நேரத்தில் சிற்சில இடங்களில்தான் சில குறைபாடுகள் இருக்க நேரிடுகிறது.

எங்களுடைய சேலம் மாவட்டத்தில் கொல்லிமலையில் ஒரு ரோடும், புத்தர்கவுண்டன்பாளையத்தில் ஒரு பாலமும் கட்டப்பட்டிருக்கிறது. இவை தவிர, எங்கள் சேலம் ஜில்லாவில் ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் வேறு எந்த வேலையும் நடந்ததாகத் தெரியவில்லை. அதுவும் என்னுடைய தொகுதியாகிய சேலம் வட பகுதி மிக மிக பிற்போக்கான பகுதியாகும். ஹைட், கிருஷ்ணகிரி, தருமபுரி, ஹோசூர் இந்த நான்கு தாலுகாக்களும் சேலம் ஜில்லாவிலேயே சகல துறைகளிலும் பிற்போக்கான பகுதிகள். அப்படிப்பட்ட தாலுகாக்களில் எந்தவிதமான முன்னேற்றமான வேலையும் நடடபெறவில்லை.

அதுவும் என்னுடைய தொகுதியாகிய ஹைட் தாலுகாவில் அறவே இதுவரை எந்த முன்னேற்றமும் கிடையாது. எந்தவிதமான நீர்ப்பாசன வசதியோ கிடையாது. சென்ற ஆண்டிலும் இந்த மன்றத்தில் நான் குறிப்பிட்டேன். எங்களுடைய தாலுகாவில் சேர்வராயன் மலை வட பகுதியில் வாளியாறு உற்பத்தியாகிறது. அது ஜீவநதியாகும். அதனுடைய தண்ணீரை நல்ல முறையில் விவசாயத்திற்கு உபயோகப்படுத்துவதற்காக அதன் குறுக்கே ஒரு அணை கட்டுவதற்கு வெள்ளைக்காரன் காலத்திலே திட்டத்தைப் போட்டு, அது கைவிடப்பட்டது. தற்சமயம் கிருஷ்ணகிரியில் பெண்ணையாறு அணை கட்டுகட்டும் நேரத்தில் அந்தத் திட்டத்தைப்பற்றியும் பரிசீலனை நடந்துவந்தது. அது இப்போழுது தாமதித்திருக்கிறது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் கட்டுவதாக கூறப்பட்டிருக்கிறது. அதை மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலாகிலும் எடுத்துக்கட்டினால் ஹைட் தாலுகாவிலுள்ள விவசாயிகளுடைய மனம் நிம்மதி அடையும், நாட்டு மக்களுக்கு நல்லதோர் சேவை அரசாங்கத்தார் செய்து வருகிறார்கள் என்பதைப் பாராட்டுவார்கள் என்பதை நான் மிகப் பணிவன்புடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதே போன்று, எங்களுடைய தொகுதியில் சேலம்-திருப்பத்தூர் ரோடு ஒன்ற்தான் தார் போடப்பட்டு இருக்கிறது. மற்ற சிறு சிறு பாதைகளெல்லாம் தார் ரோடு என்பதே காண முடியவில்லை. என்னுடைய சொந்த ஊராகிய பாபிரெட்டிப்பட்டியிலிருந்து தொங்கனூர் ரயில்வே ஸ்டேஷனுக்கு 16 மைல் தூரம் உள்ளது. அதனினையே ஆறு சிறு குளங்கள் இருக்கின்றன. எந்தவிதமான பாலங்களும் கிடையாது. அந்த ரோடு மிக மோசமான நிலைமையில் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. அந்த ரோடில் இருக்கும் மரங்களையெல்லாம் வெட்டி நாசப்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகையால், சர்க்கார் இது போன்ற சாலைகளை எடுத்து, நல்ல மராமத்து செய்துவருவார்களானால், சர்க்கார் மராமத்து செய்யும் செலவைவிட அந்த ரோட்டிலுள்ள மரங்களிலிருந்து கிடைக்கும் வருவாய் அதிகமாகயிருக்கும் என்பதை நான் சர்க்காருக்கு எடுத்துச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். அதே போன்று சிறு சிறு கிராமங்களிலே எங்களுடைய வட்டாரத்தில் பெரிய நீர்ப்பாசனங்களே இல்லையென்றாலும், சிறு சிறு குட்டைகள், ஏரிகள், இவைகளையெல்லாம் மராமத்து செய்து வந்தால் நீர்த்தேக்கம் ஏற்பட்டு, விவசாயிகள் முன்னேற்றம் காணமுடியும் என்பதை அமைச்சரவைக்குச் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அதோடு, எங்களுடைய தொகுதியில் சிங்காரப்பேட்டை வடாற்காடு ஜில்லாவுக்கும் சேலம் ஜில்லாவுக்கும் மத்தியில் உள்ளது. அதில் ஒரு பெரிய ஏரி இருக்கிறது. அதில் வருஷத்திற்கு ஒரு போகம் விளைச்சலுக்

25th March 1959] [Sri M. K. Mariappan]

குக்கூட போதுமான தண்ணீர் இல்லை. நான் அந்தத் தொகுதி மக்களுடைய பிரதிநிதியானபடியினால் என்னிடம் அந்தத் தொகுதி மக்கள் அடிக்கடி வற்புறுத்திச் சொல்லிக்கொள்கிறார்கள். அதோடு என்னுடைய தாலுகாவாகிய ஹூர் தாலுகாவில் ஹூர் பெரிய ஏரி என்பது உண்மையிலேயே மிகப் பெரிய ஏரியாக இருந்தும், அதில் ஒரு வருஷமாவது தண்ணீர் இருந்ததை நான் பார்த்ததே கிடையாது. என்னுடைய இனமைப் பருவம் முதல் இன்றைய நடுநிலைமைப் பருவம் வரைக்கும் ஒரு தடவைதான் அந்த ஏரியில் தண்ணீர் இருந்ததைப் பார்த்தேன். அப்படிப் பட்ட ஏரிகளையெல்லாம் சர்க்கார் மராமத்து செய்து, அங்குள்ள விவசாயிகளுக்கு நல்ல பாதுகாப்பு அளித்தால்தான் நாட்டு மக்கள் நல் வாழ்வு வாழ்வார்கள் என்று நான் சர்க்காருக்கு எடுத்துச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

விவசாயம் தழைத்தோங்கவேண்டுமானால், ஆங்காங்கு சிறு சிறு அணைக்கட்டுகளும் ரோடுகளும் இருந்தால்தான் விவசாயிகளுடைய போக்குவரத்துக்கும், மக்குலேக் கொண்டு போவதற்கும் நல்ல வாய்ப்பாக இருக்கும். இந்த முக்கியமான இலாகாவின் பொறுப்பை நமது அமைச்சர் அவர்கள் மேற்கொண்டிருப்பதை நான் மிகவும் பாராட்டுகிறேன். ஏழை எளிய மக்கள் அனைவரும் பாராட்டக்கூடிய இந்த இலாகாவிலே அதற்கு தகுதிவாய்ந்த அமைச்சர் வற்புட்டிருக்கிறது, யாரும் பாராட்டக் கூடிய நிலையாகும். எங்களுடைய தொகுதியாகிய ஹூர் தொகுதி மிகமிகப் பிற்போக்கானது என்பதின் புள்ளி விவரம் கிடைத்திருக்குமென நான் நினைக்கிறேன்.

11-40
a.m.

இந்த வகையில் எங்களுடைய தாலுகாவிற்கு கனம் மந்திரி அவர்கள் முதற்கண் செலுத்தி எல்லாத் துறைகளிலும், நீர்ப்பாசனத் துறையிலும், ரோடு வசதித் துறையிலும், சிறு சிறு ஆறுகளுக்கு எல்லாம் பாலம் கட்டும் துறையிலும் முக்கிய கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று பணிவன் புடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். என்னுடைய சொந்த ஊராகிய பாப்பி ரொட்டிப்படியிலிருந்து பொம்மிடி ரயில்வே ஸ்டேஷனுக்கு வரவேண்டியதாக இருந்தால் பத்து மைல் வரவேண்டியதாக இருக்கிறது. அந்த ரயில் தவறி விட்டால் தொங்கூர் ரயில்வே ஸ்டேஷன் வரவேண்டியதாக இருக்கிறது. அது 16 மைல். அங்கே பல போக்குவரத்து கிடையாது. அங்கு ஆள் நடமாட்டம் கூட கிடையாது. அதனால் சிற்சில இடஞ்சல்கள் கூட ஏற்படுகின்றன. அந்த பதினாறு மைல் தூரத்தில் சுமார் 15 கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அந்த கிராமங்களை விட்டு அங்குள்ள விவசாயிகள் தழைப்பையோ அல்லது உரத்தையோ வெளியே கொண்டுவர வேண்டுமானால் அங்குள்ள சிற்சில ஆறுகளைக் கடக்க வேண்டியதாக இருப்பதால் அவர்கள் வேதனைப்படுகிறார்கள். நான் கிராம மக்களுடன் அடிக்கடி தொடர்பு கொண்டுவன். அதனால் இவைகளைப்பற்றி என்னை அடிக்கடி கேட்க வசதி இருக்கிறது. இதற்குத்தானே உங்களுக்கு வோட்டுப் போட்டோம் என்று கேட்கிறார்கள். அங்குள்ள மக்களுடைய மனதில் இருக்கக்கூடிய வேதனையை இங்கே சொல்ல வேண்டுமானால் அது ரொம்பவும் வேதனையாக இருக்கிறது. மகாத்மா எந்த அவிமனையை கடைப்பிடித்தாரோ அதைவிட அதிகமாக அவிமனையை நான் கடைப்பிடிக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அந்த நிலைமையில் அங்குள்ள மக்களுக்கு சமாதானம் சொல்ல வேண்டியதாக இருக்கிறது. ஆகவே கனம் மந்திரி அவர்களை நான் அவசியமாகக் கேட்டுக்கொள்வது, எங்கள் தாலுகா ஹூர் பகுதியில் உள்ள ஆறுகளுக்கு அணைகளைக் கட்டிக் கொடுப்பதோடு பாலங்களையும் கட்டிக்கொடுத்து ரோடுகளையும் செப்பனிட வேண்டும் என்று கனம் மந்திரி அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியத்தை வர வேற்கிறேன். வணக்கம்.

SRI M. P. SUBRAMANIAM : கனம் அவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின் மீது கொண்டு வரப்பட்ட வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகளைக் கூற விரும்புகிறேன். போக்குவரத்து பாதைகளைப் பொறுத்தவரையில் இந்தியாவில் மற்ற பகுதிகளை விட நம்முடைய மாநிலத்தில் அதிகப்படியான பாதைகள் இருக்கின்றன

[Sri M. P. Subramaniam] [25th March 1959]

என்பதற்கு புள்ளி விவரங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதாவது 100 சதுர மைலுக்கு சராசரி 26 மைல்கள் இதர மாநிலத்திலும் நமது மாநிலத்தில் 100 சதுர மைலுக்கு சராசரி 42 மைல்களுக்கு ரோடுகள் போடப்பட்டிருக்கிறது என்றும் புள்ளி விவரம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இது பெருமைப்படக்கூடிய விஷயமாக இருந்தாலும் கணம் பூநிவாச அய்யர் குறிப்பிட்டது மாதிரி அந்தப் பாதைகள் எல்லாம் போக்குவரத்துக்கு லாயக்கில்லாமல் இருக்கின்றன என்பதை நாம் நன்றாக உணர்ந்தாக வேண்டும்.

அதோடு மட்டும் அல்ல, நாங்கள் அடிக்கடி வலியுறுத்திக்கொண்டு வருகிறோம், இப்பொழுது தொழில்கள் அதிகமாகிக்கொண்டு வருகிறது, நாகரீகம் வளர்ந்து கொண்டு வருகிறது, அதன் காரணமாக போக்கு வரத்து அதிகரித்துக்கொண்டு வருகிறது, அதன் காரணமாக ரஸ்தா பாதைகளை மேலும் மேலும் அதிகரிக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது என்றும் சொல்லிக்கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அதிகரித்து வரக்கூடிய தொழில் களுக்கு வேண்டிய பாதைகளை அமைத்துக் கொடுப்பது மிக அவசியம் என்றும் சொல்லிக்கொண்டு வருகிறோம். அந்தத் துறையில் இந்த அரசாங்கம் போதிய கவனம் செலுத்திக்கொண்டு வருகிறதா என்று பார்த்தால் இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் அதற்கு என்று ஒதுக்கப்பட்ட பணம் பூராவும் செலவழிக்கப்படவே இல்லை. டிரான்ஸ்போர்ட் அண்ட் கம்யூனிகேஷன் என்ற தலைப்பின்கீழ் 629 லட்சம் ரூபாய் இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஒதுக்கி இருக்கிறார்கள். அப்படி ஒதுக்கி செலவு செய்ய வேண்டுமென்று திட்டமிட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் கடந்த மூன்று ஆண்டும் 1959-60ல் செலவிடப்படவேண்டியதும் எல்லாம் சேர்த்துப் பார்த்தால் 390 லட்சம்தான் ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் செலவு செய்யப் பட்டிருக்கிறது. இன்னும் ஏறத்தாழ 300 லட்சம் ரூபாய் செலவு செய்ய வேண்டியதாக இருக்கிறது. இறுதி ஆண்டிலே இந்த 300 லட்சத்தையும் செலவு செய்ய வழி வகை காண வேண்டியதாக இருக்கிறது.

சேலம் மாவட்டத்தில் ஜில்லா போர்டு ஆலோசனைக் குழு கூட்டத்தில் பாதை போக்குவரத்து விஷயமாக அங்கே விவாதிக்கப்பட்டது. சேலம் மாவட்டத்திலுள்ள திட்டங்களுக்கு வேண்டிய பணத்தில் நாலில் ஒரு பங்கு கூட ஒதுக்கப்படவில்லை. நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் கூட தொகை ஒதுக்காமல் இருப்பார்களோ என்று கூட நினைக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. நிறைவேற்றுவதற்கு அநேகம் திட்டங்கள் இருந்தாலும் கூட வேண்டிய தொகை ஒதுக்கப்படவில்லை. ஆனால் அவர்கள் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்றால் திட்டம் இல்லை அதனால் பணம் ஒதுக்கவில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே திட்டங்கள் இருந்தும் கூட அதற்கு வேண்டிய தொகை ஒதுக்கப்படவில்லை என்பதை சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மத்திய அரசாங்கத்திலிருந்து சென்ட்ரல் ரோட் பண்ட் என்ற இனத்திலிருந்து கொடுக்கப்பட்ட பணம் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதில் 1957-58-ல் 33 லட்சம் ரூபாயும், 1958-59-ல் 28 லட்சம் ரூபாயும், அதற்கு பிற்பட்டு படிப்படியாக குறைந்து 24 லட்சம் ரூபாயாகி அதன் பிறகு 14½ லட்சம் ரூபாய்க்கு குறைந்திருக்கிறது. இப்படி சென்ட்ரல் ரோட் பண்டிலிருந்து கொடுக்கக்கூடிய பணம் குறைந்துகொண்டு வருவதற்கு காரணம் என்னவென்பது தெரியவில்லை. இன்று காலையில் கேட்ட ஒரு கேள்விக்கு பதில் அளிக்கையில் தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தில் சென்ட்ரல் ரோட் பண்டிலிருந்து கொடுக்கக்கூடிய பணம் கொஞ்சம் கூடசெலவழிக்கப்படவில்லை என்றும் சில மாவட்டங்களில் செலவழித்தாலும் சில மாவட்டங்களுக்கு அதிகமாகவும் சில மாவட்டங்களுக்கு குறைவாகவும் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. சில மாவட்டங்களுக்கு அதிகமாக 12 அல்லது 13 லட்சம் ரூபாய் கொடுக்கப்பட்டும் சில மாவட்டங்களுக்கு 1 அல்லது 1½ லட்சம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றும் கூறப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி கொடுக்கப்பட்டிருப்பது குறைந்திருப்பதற்கு காரணம் என்னவென்பதும் தெரியவில்லை. தேவைக்குத் தகுந்தபடி தொகை

25th March 1959] [Sri M. P. Subramaniam]

கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆனால் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலிருந்தும் தேவைகள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. அப்படி இருந்தும் தேவை இருக்கிறது என்று சொன்னாலும் தொகை ஒதுக்காமல் இருப்பதற்கும் குறைவாக ஒதுக்கப்படுவதற்கும் காரணம் என்னவென்று தெரியவில்லை. ஆகவே கொடுக்கக்கூடிய பணத்திலிருந்து தேவைக்குத் தக்கபடி செலவு செய்யும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மற்றொன்றும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பின் தங்கிய சமூகத்தினருக்கும் ஷெட்யூல்ட் ஏரியாவுக்கு ஒதுக்கிய பணத்திலிருந்து மிகக் குறைவான பணம் சேலம் மாவட்டத்திற்கு 15 ஆயிரம் ரூபாய் செலவு செய்திருப்பதாக குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதாவது அரசியல் சட்டம் 275 (1) தலைப்பின் கீழ் சிலில் வொர்க்ஸ் இனத்தின் கீழ் 1957-58-க்கு பத்தாயிரம் ரூபாயும், 1958-59-க்கு 12 ஆயிரம் ரூபாயும் செலவழிக்கப்பட்டு 1959-60-க்கு 2 ஆயிரம் ரூபாய் குறைந்திருக்கிறது. இதற்கும் இன்று காலை கேள்வி நேரத்தில் பதில் சொன்னதற்கும் மாறுபாடு இருக்கிறது. எது சரி என்பது தெரியவில்லை. காலையில் மேஜையின் மீது வைக்கப்பட்டிருக்கிற குறிப்பைப் பார்த்தால் இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்ட கால முழுவதற்கும் Welfare of Scheduled Tribes and development of unscheduled areas under Article 275 (1) of the Constitution—15,000 ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதில் எது சரி என்பதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்களை விளக்கம் கேட்க விரும்புகிறேன்.

பல முறை ஒரு விஷயத்தைப்பற்றி குறிப்பிட்டு வலியுறுத்தி வந்திருக்கிறேன். நாஷனல் ஹைவேஸ், ஸ்டேட் ஹைவேஸ் சம்பந்தமாக பாதை களைப்போடும்போது சில விஷயங்களைப்பற்றி குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. பாரலஸ் ரோடுகள் அமைப்பதைப்பற்றி வைஸ் சான்சலர் ஒரு கூட்டத்தில் பேசும்போதுகூட குறிப்பிட்டிருக்கிறார். அதாவது பாரலஸ் ரோடு ஒன்று எல்லா ரோடுகளுக்கும் இருப்பது அவசியம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார். பாதைகள் போடும் காலத்தில் இருபது அல்லது முப்பது வருஷங்களுக்கு பின்னால் எப்படியப்பட்ட வளர்ச்சி ஏற்படும் என்பதை முன் கூட்டியே திட்டமிட்டுச் செய்ய வேண்டும். அதோடு கனம் செல்வராஜன் சொன்ன மாதிரி வளைவு ரோடுகள் இல்லாமல் கூடிய அளவில் நேர் ரோடுகளாக அமைக்க வேண்டும். மற்ற போக்குவரத்துக்களுக்கு இடையூறு இல்லாத வகையில் அமைக்க வேண்டும். கூடுமான வரையில் கிராமங்களுக்குச் செல்லக்கூடிய ரோடுகள் நேரான முறையில் இருக்க வேண்டும். கிராமப் புரங்களில் உள்ள ரோடுகள் நல்ல முறையில் இல்லாமலும் பெரிய ரோடுகளுக்கு தொடர்பு இல்லாமல் இருப்பதாலும் போக்குவரத்து வசதிகள் சரியாக இல்லாத காரணத்தால் கிராமங்களுக்கு செல்லக்கூடிய ரோடுகளை நல்ல முறையில் அமைக்க வேண்டும்.

மற்றொன்று பாதைகளை ஐந்து விதமாக பிரித்திருக்கிறார்கள். நாஷனல் ஹைவேஸ், ஸ்டேட் ஹைவேஸ், மேஜர் டிஸ்ட்ரிக்ட் போர்டு ரோடுகள், மற்ற ரோடுகள், கிராமங்களுக்குச் செல்லக்கூடிய ரோடுகள் என்று பிரித்திருக்கிறார்கள். ஜில்லா போர்டு ரோடுகள், இதர ஜில்லா போர்டுகள், கிராமங்களுக்குப் போகக்கூடிய ரோடுகள் ஆக மூன்று வகைகளை எந்த அடிப்படையில் பிரித்திருக்கிறார்கள் என்பது தெரியவில்லை. இப்பொழுது ஜில்லா போர்டு பாதைகளும், இதர ஜில்லா போர்டு பாதைகளும், இப்பொழுது நடந்துகொண்டதான் வருகிறது.

1958-59-க்குப் பிறகு ஜில்லா போர்டு படிப்படியாக ஒழிக்கப்பட்டு பஞ்சாயத்து யூனியன் கவுன்சில்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. ஜில்லா போர்டு பாதைகளில் பாதிக்கு மேல் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ளப் போகிறது. என்னைப் பொறுத்தவரை ஜில்லா போர்டு பாதைகள் அனைத்தையும் அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளுவது நல்லது என்று கூற விரும்புகிறேன். இவைகளைப் பராமரிக்கும் பொறுப்பேற்க வேண்டியவர்கள் ஹைவேஸ் இலாகாவைச் சேர்ந்தவர்கள். பஞ்சாயத்து யூனியன் மேற்பார்வை விஷயமானவைகளை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளுவது நல்லது. பஞ்சாயத்து

[Sri M. P. Subramaniam]

[25th March 1959]

யத்து யூனியன்களுக்கு கிராமப் பாதைகளை மட்டும் கவனிக்கும் பொறுப்பை ஒப்படைக்கலாம். அது சீராக நடைபெறும். தேசிய வளர்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் வேலை செய்கிற குப்பைவசர்கள் அந்த வேலைகளைச் செய்வார்கள். ஹைவேஸ் பொறுப்பில் உள்ள இதர ஜில்லா போர்டு ரோடுகளையும் அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று இங்கே வலியுறுத்திக்கூற விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக நான் கூற விரும்புவது—இந்தப் பெரும் பாதைகளில் ஏற்கனவே உள்ள “கல்வார்கள்” எல்லா மிகக் குறுகலாக இருப்பதால் போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. சமீப காலத்தில் அந்தக் “கல்வார்கள்” சிறு பாலங்கள் ஆகியவற்றை அகலப்படுத்தவேண்டுமென்று திட்டத்தைப் போட்டு நிறைவேற்றி வருகிறார்கள். சென்னையிலிருந்து சேலம் போகும் வரை வழியில், குறிப்பாக கள்ளக்குறிச்சியில் இருந்து சேலம் போகும் வரை உள்ள பல இடங்களில் இந்த “கல்வார்கள்” அகலப்படுத்துவதற்கென்று ஒரு பக்கம் பிரிக்கப்பட்டு ஓராண்டு காலமாக அவை அப்படியே இருக்கிறது. இன்னும் செய்ப்பணிப்படவில்லை. இப்படிப் பட்ட வேலைகளை உடனடியாகக் கவனிக்கவேண்டுமென்று இங்கே நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். மற்றொரு அன்பர் இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். காண்ட்ராக்டர்களுக்கு ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்தில் வேலையை முடிக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் பல மாதங்களுக்குப் பிறகு தவணை கேட்டுக் கொண்டே போவதைக் கண்கூடாகப் பார்க்கிறோம். இதைப் பற்றிப் பப்ளிக் அக்கவுண்டன் கமிட்டியில் கண்டிப்பான ரிமார்க்ஸ் கூறப்பெட்டிருப்பது நன்றாக நினைவிருக்கிறது. அதிகப்படியாக போக்குவரத்து உள்ள பாதைகளில் எடுக்கப்பட்டிருக்கிற ரிப்பேர் வேலைகளை மிக விரைவில் முடிக்க வேண்டுமென்று நான் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். கிராமப் புறங்களில் தேசிய அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் கீழும், சமுதாய நலத் திட்டத்தின் கீழும் புதிய புதிய ரோடுகளைப் போட்டுக்கொண்டு வருகிறோம். அதன் பராமரிப்பை ஜில்லா போர்டுகள் எடுத்துக்கொள்ளவில்லை என்றால் அந்தப் பாதைகள் போடுவதால் எந்தவித பலனும் இல்லை. மண் ரோடு போட அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. மெட்டல் போடுவதாக இருந்தால் தேசிய அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக்கொள்ளப்படுவதாக முன்பு ஒரு சமயம் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். மெட்டல் போடப்பட்ட பாதைகளாக இருந்தாலும் அவைகளைப் பராமரிக்கும் பொறுப்பு பெரும்பாலும் ஜில்லா போர்ட்டும் இருந்தது. ஜில்லா போர்டுகள் ஏற்கனவே உள்ள பராமரிப்புக்களுக்குப் போதிய பணம் இல்லாமல் இருக்கும்போது இவைகளை ஏற்றுக்கொள்ளுவதால் பலன் ஏற்படமுடியாது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். எங்கள் மாவட்டத்தில் ஆத்தூர் பக்கத்தில் 6, 7 வருஷங்களுக்கு முன்னால் போடப்பட்ட ரோடுகள்கூட ஜில்லா போர்டால் பராமரிக்க முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. பாதைக்காக இனாமாகக் கொடுக்கப்பட்ட நிலங்களைக்கூட எடுத்துக்கொள்ள முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. அவைகளையெல்லாம் அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

கடைசியாக குறிப்பிட விரும்புவது—உளுந்தூர்பேட்டையில் இருந்து நெய்வேலி வரை நாஷனல் ஹைவேஸ் ரோடுகள் போடவேண்டுமென்று அங்குள்ள பகுதி மக்கள் கேட்கிறார்கள். நெய்வேலி ஒரு பெரும் தொழில் மையமாக இருக்கும் காரணத்தால், பெரிய இயந்திரங்களையெல்லாம் கொண்டு செல்ல வேண்டி இருக்கிற காரணத்தால், அங்கு உள்ள பாலங்கள் வலுவாக இல்லாத காரணத்தால் அங்கு நேஷனல் ஹைவேஸ் ரோடு போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். விருத்தாசலம் பக்கத்தில் மணிமுத்தாள் அருகில் ஒரு பாலம் கட்ட திட்டப்பட்டு எந்தவித நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. அதற்கான நடவடிக்கையை உடனடியாக எடுக்க வேண்டுமென்று கூறிக்கொண்டு பஞ்சாயத்து.....

MR. SPEAKER : கனம் அங்கத்தினர் அந்த விஷயத்தை முடித்து விடுவார் என்று நினைத்தேன். அவர் வேறு விஷயத்துக்குப் போகிறார். நான் அதை அனுமதிக்க முடியாது. எதிர்க்கட்சித் தலைவரை பேச அழைக்கிறேன்.

25th March 1959]

* SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: Mr. Speaker, Sir, in supporting the cut motion before the House I would like to make only a very few observations because the time at my disposal is very short.

MR. SPEAKER: It is more than what every other hon. Member got.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: As Leader of the Opposition, I think, I am entitled to some more time.

MR. SPEAKER: I am not questioning that.

* SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: Sir, we are spending a very large amount on building works in our State and we must thank the engineering staff for the speed with which they execute the works within the specified time. But at Government level I find there are certain delays with regard to minor details. My submission is when the Engineering Department puts up all these estimates and gets the sanction of the Government all these minor details also should be gone into quickly and sanctioned so that delay could be avoided to a certain extent. In one instance, I know, with regard to the construction of a building for upgrading the Veterinary College into a fullfledged Research Institute at a cost of about 16 lakhs of rupees, though the work was completed about six months back, it has not been put into use because of the fact that the mosaic flooring was not done. The paper in regard to this matter has been going up and down from one department to another with the result that the students were suffering for a long time. Only recently I heard that the whole thing has been finalised and the work has been completed. Such a thing should be avoided. Again rush of expenditure in the month of March also should be avoided as far as possible. In spite of the fact that the Accountant-General has been pointing out this day-in and day-out and the Public Accounts Committee also specifically pointed out these things, the rush of expenditure is there. This should be avoided as far as possible and the Engineering Department should be given the allotment sufficiently in advance with a view to speed up the works much earlier than the scheduled time.

Another submission I would like to make is this. We are not having proper Research Stations though we have got one for the Highways Department which is doing very good work. The Research Station is located in a palatial building. My submission is that it is desirable to have an integrated Research Station and the tempo of research activity stepped up particularly with regard to the building section. I do not mean to say that another Research Station should be put up at a prohibitive cost but I do not see why there should be a separate Research Station for highways only. It is desirable to have a common Research Station for the entire State and it may be located in the Highways Research Station recently constructed at Guindy.

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [25th March 1959]

Sir, the Committee on Estimates has recommended the integration of the Highways Department, the Public Works Department and others doing civil works to avoid overlapping of jurisdiction of officers having the same qualifications. In regard to this, two different opinions are expressed. Some people say that there should be no integration. Others say that the departments should be integrated. Whatever it is, it is a sorry sight to see the different departmental people rushing in different directions and to the same village to attend to their respective part of the work. For instance, Minor Irrigation, Food Production, Highways, Public Works and so many other departmental people go to the same village for doing different kinds of works. My submission is that there should be an integration of all these departments with regard to maintenance works alone. So far as the investigation side is concerned, you can have separate departments. I am of the opinion that there is absolutely no case to have different departments for maintenance. In view of the decision taken for the progressive establishment of Panchayats, Panchayat Unions, Community Projects and Co-operative farming, etc., there should be a single department at the village level to deal with all kinds of civil works. At the district level if you want you can have more engineers. This integration at the village level will affect nobody at the top level. So far as the Chief Engineers and the Superintending Engineers are concerned the existing arrangement may be allowed to continue. My objection to the present arrangement is that the common man in the village is put to all sorts of hardships as he is not able to find out whom to approach to get things done. This should be seriously taken into consideration by the Hon. Minister and he should see whether something could not be done to help the common man if it is feasible. I would request him to take up this question at once.

12
noon.

Sir, with regard to the scale of pay of the engineering establishment, however much we may come forward to spend crores and crores of rupees with the aid of the Central Government, I am very sorry to state that for dearth of engineering personnel, the work is being delayed. We are losing all the first-class top-ranking engineers. Either they go to the Central Government who pay them higher emoluments or go to private firms, with the result we get only third-class and even fourth-class persons who do not at all do the work properly and on that account we may be loosing so many lakhs of rupees. So, that aspect of the matter should be looked into and the Pay Commission must be asked to revise the scales of pay of the Junior Engineers with a view to attracting more men for this Department and also to push up the work as expeditiously as possible.

Sir, I learnt recently that the work of this department in certain sections is being delayed on account of too much touring by certain engineers. I understand that some of the Superintending Engineers have also been asked to wait in attendance whenever the Hon. Minister goes on tour. I do not know how far

25th March 1959] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

it is true. When the Hon. Minister wants to hold a high level discussion, certainly it is right on the part of the engineers to go and have consultations with him. But when the Hon. Minister goes on a political tour, there is no need for the engineers to accompany him. They can during that time do some more useful work. So, this kind of wastage should be avoided as far as possible.

With regard to the Highways Department, I have to pay my encomium to this department which has been doing very good work. There are certain difficulties experienced even in respect of that department. I am glad that recently with regard to pension and other matters, the Government have revised their orders and have done something to better their conditions even though a step-motherly treatment was given to this department for some years.

With regard to the Central Road Fund, even at the Government level there has been some delay. We are not getting as much money as we expected for the Central Road Fund from the Government of India on account of red-tapism. There also, at the Government level they should push it through because only if the Highways Department is allotted money in time and to the required extent, they will be in a position to push through their schemes as expeditiously as possible.

We are now handing over to the Highways Department about 1,200 major district board roads in our State. I do not know whether even in respect of this work, there are sufficient technical personnel. If so many miles of roads are to be handed over to the Highways Department, they should be given plenty of money. These roads have all been 'starved' in almost all the districts because of the bad financial position of the district boards. So, unless the Government give ample money and the required technical personnel, all these schemes will not be pushed through and the money spent on these roads which have already been laid will become a colossal waster.

Sir, with regard to National Highways, there has been speedy development in respect of widening of roads and we are no doubt proud to see them. My submission is that the next programme should be the broadening of culverts and bridges. Take for instance, the Marmalong Bridge at Saidapet. The paper relating to it has been hanging fire for so many years and I want to know whether the Government of India are going to come to our rescue and broaden this important National Highway leading to Cape Camorin. This scheme should be pushed through as expeditiously as possible. I request the Hon. Minister to clarify the position while replying to the debate.

Of course, with regard to the City roads, even though they come under the Corporation, I wish the Hon. Minister does something to improve them also. Unless some money is spent and the Government go to the rescue of the Corporation, all the roads will become bad. Recently I read in the newspapers that a Minister of the Central Government was pleased to say that out of the amount

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [25th March 1959]

collected by way of duty on cement, an express route is to be started on the Calcutta-Delhi road. I am sure, the Hon. Minister will put up a very strong fight with the Centre and get some lakhs of rupees for the Southern Region also with a view to starting an express route in our State. The traffic here is increasing day by day and we also should have express routes. I hope the Hon. Minister will take up the matter with the Government of India and see that something is done as early as possible. I once again, pay my encomium to the Highways Department because they have been doing very good work when compared to the other departments. This is all I wanted to say. Thank you, Sir.

THE HON. SRI P. KAKKAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, மதிப்பிற்குரிய எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களும் இதர அங்கத்தினர்களும் இந்த மானியத்தின் மேல் நடக்கும் விவாதத்தில் பங்கு கொண்டு நல்ல முறையில் சிறந்த ஆலோசனைகளைச் சொன்னதற்காக அவர்களுக்கு நான் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆனால் ஒரு சிலர் ஒரு மாதிரியாகப் பேசியது நல்லது அல்ல என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். அதுவும் திரு. ஆசைத்தம்பி சொன்ன யோசனை அவ்வளவு பொருத்தமானது அல்ல என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். நல்ல காரியம் செய்திருப்பதைப் பாராட்டி, இன்னும் செய்ய வேண்டிய காரியங்களை எடுத்துச் சொன்னால் அதை நான் வரவேற்கிறேன். அதை ஏற்றுக் கொள்ளவும் செய்கிறேன். ஆனால் வடக்கே இருக்கிறவர்களுக்கு இங்கே உள்ளவர்கள் பயப்படுகிறார்கள் என்று சொல்வது சரியல்ல. இங்குள்ள அமைச்சர்களும், இதர அங்கத்தினர்களும் சரி உண்மையில் யாருக்காவது பயப்படுகிறார்கள் என்றால் அது இந்த மாகாணத்தில் உள்ள மக்களுக்குத் தான் பயப்படுகிறார்கள். இவர்களுக்குத்தான் நாங்களும் பயப்பட வேண்டுமே தவிர வேறு யாருக்கும் பயப்பட வேண்டியதில்லை என்று கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு முதலில் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக இன்றைய தினம் இந்த பெருவழித்துறை இலாகா, பி. டி.பி.யு. டி. இலாகா சிறந்த முறையில் பணியாற்றி வருகிறது என்றும், அங்குள்ள அதிகாரிகள் நல்ல முறையில் வேலை செய்து வருகிறார்கள் என்பதாகப் பாராட்டி சில வார்த்தைகள் கூறிய அன்பர்களுக்கு நான் என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இப்படிப்பட்ட பாராட்டுதலை எனைக்குக் கிடைக்கும்படியாகச் செய்தவர்கள் அங்கு வேலை செய்து வருகிற காரியதரிசியும், சிப் இன்ஜினியர்களும், இதர சிப்பந்திகளும் தான். அவர்களும் சிறந்த முறையில் வேலை செய்து வருகிறார்கள் என்பதை அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டது எனக்கு மிக்க மகிழ்ச்சி என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். மேலே இருக்கிற அதிகாரிகள் மக்களோடு நல்ல தொடர்பு கொண்டு வேலை செய்து வருகிறார்கள். கீழே இருக்கிற அதிகாரிகள் சரியான முறையில் மனமாற்றம் அடைந்த நிலையில் வேலை செய்வதில்லை, என்று குறிப்பிட்டது எனக்கு வருத்தம். அப்படி இல்லை என்று நான் மறுக்கத் தயாராயில்லை. ஆனால் அப்படி இருந்தால்—அதுவும் அந்த இலாகாவில் மேல் உள்ளவர்கள் நல்ல வேலை செய்து வருகிறார்கள் என்று பாராட்டப்படுகிற நேரத்தில் இவர்களால் அந்த இலாகாவுக்கு ஒரு இழுக்கு உண்டாகுவதென்றால் அது சரியல்ல. நல்லமுறையில் சமுதாயத்தோடு ஒட்டுவது கொண்டு பிணக்கப்பட்டிருக்கிற கீழே இருக்கிற உத்தியோகஸ்தர்கள் இதை உணர்ந்து இன்னும் சிறந்த முறையில் பணியாற்ற முன்வரவேண்டும் என்பதை நான் கவனிக்கிறேன். சென்னை மாகாணத்திலே பெருவழித் துறை இலாகா நல்ல பெயர் எடுத்து வரும் போது அதற்கு இவர்கள் ஒரு நாளும் இழுக்குக் கொண்டுவரமாட்டார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

இந்த இலாகா இன்னும் நல்ல பெயர் எடுக்க வேண்டுமென்றால் சட்டசபை அங்கத்தினர்கள் மட்டுமல்ல, பொதுமக்களும் இந்த இலாகா செய்கிற வேலையில் அதிகமாகப் பங்குகொள்ளவேண்டும். பச்சை மரத்தைப்

25th March 1959]

[Sri P. Kakkan]

பட்டை உரித்துவிடுகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். மண் வெட்டிப் போடுகிற வேலை கிராமப் புறங்களில் சரியாக நடைபெறுவதில்லை என்றார்கள். இப்படி தவறு நடந்தால் இது ஏதோ சர்க்கார் வேலை என்பதாக பொது மக்களும் பார்த்துக் கொண்டிருக்கக்கூடாது. செலவழிக்கப்படுகிற பணம் நம் பணம், இந்த மரங்கள் நம் எல்லோருடைய சொத்து. இவற்றை சரியான முறையில் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்கிற உணர்ச்சி நம் மக்களுக்கு வரவேண்டும். சரியான முறையில் இவற்றை யெல்லாம் கண்காணிக்கிற பொறுப்பு நம் எல்லோரையும் சார்ந்து இருக்கிறது. அரசாங்கம் மக்களுடைய பிரதிநிதிகளால் நடத்தப்படுகிறது. அவர்கள் சொல்கிறபடிதான் இங்கு நடக்கிறது. ஆகவே குற்றங்குறைகள் நடந்தால் அதைக் கண்டிக்க எங்களுக்குமட்டும் உரிமையிலலை. எல்லோருக்கும் அந்த உரிமை உண்டு. வாய்ப்பு உண்டு. ஆகவே ஒரு சில இடங்களில்கூட இந்த மாதிரி நடப்பதற்கு இடம் கொடுக்கக் கூடாது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்த ரோடுகள் போடும் காலடியாகத் தெருக்கிறவர்கள் நல்லமுறையில் நடந்து கொள்ளவேண்டும். யாருக்கும் பயப்படவேண்டியதில்லை. கனம் துரைசாமி ரெட்டியார் சொன்னார்கள். எஸ்டிமேட் போடும்போது கொஞ்சம் கொடுத்தாலும் தாமதமின்றி செய்யவேண்டும் என்றார்கள். பல ஊடங்களில், மகாநகரங்களில் நானும் சொல்லி வருகிறேன். “எஸ்டிமேட் தயாரிக்கும்போது ஏதோ பங்கு வாங்குவதாக சொல்லுகிறார்கள் இது உண்மையா?” என்று கேட்டேன். ஒரு சிலர் இம்மாதிரி கிடையாது என்று சொன்னார்கள். நானும் பார்த்துக்கொண்டுதான் இருக்கிறேன். யாராவது காண்ட்ராக்டர்கள் உடந்தையாக இருந்து லாபத்தில் பங்கு கேட்டு வாங்குகிறார்கள் என்ற நிலைமை என்னுடைய இலாக்காவில் ஏற்படுகிறது என்று யாரும் சொல்ல முடியாத அளவிற்கு இந்த இலாக்காவை கண்காணிக்க தயாராக இருக்கிறேன். என்னுடைய இலாக்காவை பொறுத்த அளவில் இம்மாதிரி ஒருக்காலும் ஏற்பட அனுமதிக்க மாட்டேன். லஞ்சம் ஒழிக்கப்படுவது என்பதுதான் என்னுடைய லட்சியம் ஆகும். நம்முடைய நாட்டின் ஒப்பற்ற தலைவர் பண்டிட் நேரு அவர்கள் இந்த நாட்டில் லஞ்சம் வாங்குகிற நிலைமை எந்த இடத்திலாவது இருக்குமானால் அதற்கு மாற்றுத் திட்டங்கள் வகுக்கவேண்டுமென்று சொல்லிய தற்கு ஏற்பத்தான் இந்த இலாக்கா கண்காணித்து வருகிறது. இதில் எல்லா பொது மக்களும் அரசாங்கத்திலே வேலை செய்கின்றவர்கள் மட்டுமல்ல அதிகாரத்தில் இல்லாத மற்ற பொது மக்களும் பூர்ணமாக ஒத்துழைத்து நல்ல பணியில் ஈடுபடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

வெட்டுப் பிரேரேபீணயை பிரேரேபித்த கனம் ஸ்ரீ கரையாளர் அவர்கள் இந்த சபையில் இருந்தாலும் அவர்கள் பேசிய சில வார்த்தைகளுக்கு நான் பதில் சொல்ல முன் வருகிறேன். குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் வேலையை முடிக்கவேண்டுமென்று அவர்கள் சொன்னார்கள். இதிலே அக்கறையுடன் தான் இந்த இலாகா வேலை செய்து வருகிறது. பிளாக் பாப்பிங் மழைக் காலத்தில் போட்டால் கெட்டு விடும். நன்றாக இருக்காது. ஆகவே வெயில் காலத்தில்தான் போடவேண்டுமென்று அரசாங்கம் கட்டளையிட்டிருக்கிறது. இதில் சம்பந்தப்பட்ட என்ஜினியர்கள் இதில் அக்கறை எடுத்து வெயில் காலத்தில் துரிதமாக வேலை செய்யவேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள் என்பதை ஆங்காங்கே சுற்றுப் பிரயாணம் செய்யும் போது நான் பார்க்கிறேன். சில இடங்களில் மழை பெய்யும்போது தாரையும்கற்களையும் ஒன்றாக சேர்க்கும்போது அவை ஒன்றோடொன்று இணைந்து கொடுக்காமல் போகின்றன. சர்க்கார் சம்பளம் கொடுத்து ஆங்காங்கே நியமிக்கப்பட்டு இருக்கிற மேஸ்திரிமார்களோ, என்ஜினியர்களோ கடுமையில்தவறுவதை நான் நேரில் கண்டு அவர்களை சஸ்பெண்டு செய்து விட்டேன். நேற்றுக்கூட திண்டிவனம் அரசியல் மாநாட்டிற்கு போகும் போதுகூட என்ஜினியர்கள் வந்து பார்க்கவேண்டுமென்று நான் சொன்னதாக எதிர்கட்சித் தலைவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். நான் திண்டிவனம் நேற்று செல்ல நேர்ந்தபோது ஒரு அகில்டெண்ட் என்ஜினியர் என்னை

[Sri P. Kakkan]

[25th March 1959]

பார்க்க வந்திருந்தார். அப்போது நான் அவரை “நாங்கள் தண்ணீரை பரிசோதிப்பதற்காக வந்திருக்கிறோம். நீங்கள் ஏன் வந்தீர்கள், நீங்கள் வரவேண்டாமென்று சொன்னேன்.” அவர்கள் அதற்கு “அமைச்சர் வந்தால் அவர்களைப் பார்க்கவேண்டியது இந்த இலாகாவைச் சேர்ந்த ‘என் னுடைய கடமை. நாள் பார்க்கவேண்டிய கடமைக்குப் பார்க்கிறேன் என்று சொல்லிவிட்டு போய்விட்டார்கள்”. ஆகவே எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு நான் சொல்லுவது என்னவென்றால் தேர்தல் காலத்தில் நான் செல்லும்போது அதிகாரிகளை வந்து எங்களைப் பார்க்கவேண்டுமென்று நான் சொல்லுவதில்லை என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : நாங்கள் கேட்கவில்லையா ?

THE HON. SRI P. KAKKAN : நாங்கள் ஒன்றும் கேட்கவில்லை. அன்றையதினம் பார்க்கும்படி கேட்டுப்பார்த்தேன் பிளாட்டராம் இதிலே இருக்கும் கற்களை எல்லாம் வேறாக பிரித்துத்தான் அங்கே பிளாக் டாப்பிங் போடவேண்டுமென்று அகிரிமெண்டிலே சொல்லியிருக்கிறோம். சரியாக கவனிக்கப்பட்டால் மண்ணோடு சேர்த்துவிட்டிருப்பார்கள். இந்தக் காண்ட்ராக்டருக்கு நான் அங்கு ஒரு வருஷத்திற்கு காண்ட்ராக்ட் கொடுக்கக் கூடாதென்று சொல்லியிருக்கிறேன். அதே இன்ஸ்ட்ரெக்ஷன் எல்லோருக்கும் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறேன் பொது மக்கள் கொடுக்கும் வரிப்பணத்திலிருந்து ரோட்டுகளுக்கு ஒதுக்கப்படும் பணத்தை அதிகரிக்கவே சில பேர் காண்ட்ராக்டர்களுக்கு உதன்தையாக இருந்து கொண்டு மக்களுக்கு பாதகம் வரக்கூடாது என்பதற்காக இந்த ஏற்பாட்டை செய்திருக்கிறேன்.

விருதுநகர் பக்கம் நான் சென்றிருந்தபோது அங்கு சரியான முறையில் ரோட்டு போட்டதை நேரில் கொண்டு, அந்த கற்களில் சிலவற்றை எடுத்துக் கொண்டு வந்திருக்கிறேன். பிற்பாடு தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று சொல்லி விரும்புகிறேன் பிளாக் டாப்பிங் வெயில் காலத்தில் போட்டால் நல்லதாக இருக்கும். ஏப்ரல் மாதத்தில் ஸாங்ஷன் செய்து விட்டார்களே ஏன் காலர் காலத்தில் போடக்கூடாதென்று கனம் அங்கத்தினர்கள் கேட்டார்கள். சாதாரணமாக பிளாக் டாப்பிங் வெய்யில் காலத்தில் போட்டால்தான் பல வருஷங்கள் உழைக்கக்கூடியதாக இருக்கும் என்று சொல்லி விரும்புகிறேன்.

மூலிகரையாளர் அவர்கள் சொன்னார்கள் காண்ட்ராக்டருக்குக் கொடுத்தால் அரசாங்கத்திற்கு லாபம் இல்லை. அதை அரசாங்கத்திலேயே எடுத்துக் கொடுத்தாலும் அல்லது கூட்டுறவு சொசைடி மூலமாக கொடுத்து அந்த வேலையைச் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் நல்லது என்று சொன்னேன். அங்கே போதுமான ‘சிப்’ என்ஜினியர்களும் அவுலிஸ்டென்ட் என்ஜினியர்களும் அதிகமாக இடையாது. பின்னால் அதிகமாக பெற்றுக்கொண்டு இருக்கிறோம். அங்கு உபாதுமான ஸ்டாக் இருந்தால் அரசாங்கமே எல்லா வேலைகளையும் எடுத்துக்கொள்ளலாம். நீர் பாசனம் சம்பந்தமான வேலைகள் எல்லாம் அரசாங்கத்தில்தான் கொடுக்கிறார்கள். அரசாங்க அதிகாரிகளையும் என்ஜினியர்களையும் ஏற்பாடு செய்கிறார்கள். இது மாதிரி ரோட்டு வேலைகளை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்றால் அதற்கு வேண்டிய என்ஜினியர்கள் சிப்பந்திகள் வேண்டும். அவர்கள் எல்லோரும் தங்களுடைய எண்ணிக்கை கிடைத்து விட்டால், டிபார்ட்மெண்டிலேயே எடுத்துக்கொண்டு வேலை செய்வது பற்றியெல்லாம் பரிசீலனை செய்யலாம். ஆனால் இப்போது இருக்கும் நிலைமையிலே காண்ட்ராக்டர்களை வைத்துக்கொண்டுதான் வேலை செய்ய வேண்டுமென்று இருக்கிறது. காண்ட்ராக்டர்களை வைத்துக்கொள்ளும்போது மிகவும் கைசுத்தம் உள்ளவர்களாகவும் மக்களுக்கு நல்ல முறையிலே பணியாற்றும் பவர்களாகவும் பெரும்பகுதி ஊதியத்தை எதிர்ப்பார்க்காதவர்களாகவும் அங்கே வேலை செய்கின்றவர்கள் இருக்கவேண்டும். காண்ட்ராக்டரை வைத்துக்கொண்டால் அரசாங்கமே தங்களுடைய என்ஜினியர்களையும் சிப்பந்திகளையும் வைத்துக்கொண்டு வேலை செய்வார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. அங்கே அதிகமான சிப்பந்திகள் ஏற்படும்போது நாமே எடுத்துக்கொள்வது பற்றியே கூட்டுறவு சொசைடி மூலமாக

25th March 1959] [Sri P. Kakkan]

எடுத்துக்கொள்வது பற்றியோ கவனிக்கவில்லை. இப்போது கூட கூட்டுறவு சொஸைடி மூலமாக வேலை செய்வதற்கு வந்தால் நீர்ப்பாசன இலாக்கா விற்குக் கொடுக்கிறோம். அதே மாதிரி ஹைவேஸ் நீர்ப்பாசன இலாக்கா கூட்டுறவு முறையில் சிறந்த நல்ல முறையில் அரசாங்கத்திற்கு எந்த விதமான சந்தக்கமும் வைக்காமல் நல்லமுறையில் செய்ய முன்வந்தால் அதைப்பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து ஆவன செய்யும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

ரோட்டிலே வேலை செய்கிற சகோதரர்களுக்கு கொடுக்கும் கூலி குறைவாக இருக்கிறது, கூடுதலாக கொடுக்க வேண்டுமென்று சில அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள். சில அன்பர்கள் இது சம்பந்தமாக என்னை சந்தித்தார்கள். ஸ்ரீ கரையாளர் அவர்கள் கூட வந்திருந்தார். அவர்களுடைய கூலி குறைவாக இருக்கிறதென்பதை நான் ஏற்றுக்கொண்டு அதிகப்படியாக 6 அணு கூலியை உயர்த்திக் கொடுத்தோம். ஆனால் நான் திருச்சிக்கு போகிறபோது நோட்டீஸ் கொண்டு வந்து கொடுத்தார்கள். “நாங்கள் செய்த சாதனை, கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சாதனைகள்” என்று குறிப்பிட்ட துண்டு பிரசுரங்களை நான் பார்த்தேன். நாங்கள் கொடுத்த 6 அணு கூலி உயர்வை கம்யூனிஸ்ட் கட்சிதான் சாதித்த சாதனையாக பிரசாரம் செய்கிறார்கள். பிரசாரம் செய்வதோடு மட்டும் அல்லாமல், பிச்சை எடுத்ததாம் பெருமான் அதைப் பிடுங்கினதாம் அனுமார் என்று சொல்வார்கள் அதைப்போல ஏழை மக்களுக்கு 6 அணு கூலி உயர்வை நாங்கள் கொடுத்தால் இதில் இருந்தே சம்யூனிஸ்ட் கட்சிக்காரர்கள் சந்தா வாங்க ஆரம்பித்துவிட்டார்கள் என்றால் அது நல்லது அல்ல என்று இந்த சபையில் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். தொழிலாளர்களுக்குப் பாடுபட வேண்டியதுதான். எல்லாக் கட்சிக்காரர்களுக்கும்தான் பாடுபடுகிறோம். ஆனால் அரசாங்கம் கொடுக்கிற சலுகைகளை நல்ல முறையிலே தொழிலாளர்கள் பயன்படுத்திக் கொள்ள முடியாத வகையில் கட்சிக்கு சந்தா வாங்குகிறவர்கள் அவர்களுக்கு நன்மை செய்யப்போகிறோம் என்று சொல்வது நல்லது அல்ல என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : “பிச்சை எடுத்ததாம் பெருமான்” என்று. . .

MR. SPEAKER : How can the hon. Member speak now ? The Hon. Minister may continue.

THE HON. SRI P. KAKKAN : அவர்களைப்பற்றி நான் ஒன்றும் சொல்லவில்லை. பிச்சை எடுத்ததாம் பெருமான் என்று சொல்வோர்களும் இதுபோல் இருக்கிறது என்றுதான் சொன்னேன்.

இப்போது சில லீவ் நாட்களில் அதிகமான வேலை செய்தால் அதற்கும் ஊதியம் தரப்படுகிறது. அவர்களுடைய கோரிக்கைகள் எல்லாவற்றையும் பரிசீலனை செய்து உதவி செய்கிறோம். எது நியாயமான கோரிக்கை எது நியாயமான கோரிக்கை அல்ல என்பது கனம் அங்கத்தினருக்கே தெரியும் என்று நினைக்கிறோம். நியாயமான கோரிக்கைகளைத்தான் கவனிப்போம்.

7-ம் தேதி சம்பளம் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். 7-ம் தேதிக்குள் சம்பளம் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ரோட்டு இன்ஸ்பெக்டர் 22½ மைல் தூரம் வேலை செய்யவேண்டியிருக்கிறது. ஜாஸ்தி தூரம் ஆக இருக்கிறபடியால் அவர்கள் போய்வா முடியாது. ஆகவே குறைக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இது சம்பந்தமாக பரிசீலனை செய்தபிறகு முடிவு செய்யவேண்டுமென்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

[Sri P. Kakkan]

[25th March 1959]

ஸ்ரீ கரிய கவுண்டர் அவர்கள் ஊரில் உள்ள சாலை விஷயமாக அவர்கள் சொன்னார்கள். குறிப்பாக மலை ரோட்டுகள் பற்றியும், ஏலகிரி ரோட்டைப்பற்றியும் சொன்னார்கள். இதே சபையில் ஒரு கேள்விற்கு பதில் அளிக்கும்போது இதைப்பற்றி சொல்லியிருக்கிறேன். அதையே இப்போது சொல்ல விரும்புகிறேன். இது சம்பந்தமாக கவனித்து சில லட்சம் ரூபாய் அதற்காக ஒதுக்கியிருக்கிறோம். மேலும் பல லட்ச ரூபாய் ஒதுக்க வேண்டும். இதைப்பற்றி மத்திய சர்க்காருக்கு எழுதியிருக்கிறோம். வட ஆற்காடு ஜில்லாவில் இருக்கும் இந்த மலைப்பகுதி வளம் மிக்கதாக இருக்கிறது. தக்காளிப்பழம் முதலியவைகளைல்லாம் அங்கே விளைகின்றன. அவைகளை கல்கத்தாவிற்கு அனுப்புகிறார்கள். இதனால் உற்பத்தி செய்கிறவர்களுக்கு நல்ல ஊதியம் கிடைக்கிறது என்று கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார்கள். அப்படி வியாபாரிகள் எல்லாம் இருப்பதால் அதை நல்ல முறையில் பயன்படுத்துவதற்கு அரசாங்கம் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

12-20
p.m. கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ எம். எஸ். செல்வராஜன், தமது வட்டாரத்தில் ஒரு பாலத் திட்டம் ரொம்ப நாட்களாக நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கிறது—திட்டம் முடியவில்லை—என்று சொன்னார். முனிசிபாலிட்யில் பணம் செலவழித்து அதைச் செய்ய வேண்டுமென்று முனிசிபாலிட்யிடம் கூறினோம். முனிசிபாலிட் அதற்கு மறுத்த பிறகு, இதைப்பற்றி மத்திய சர்க்காருக்கு எழுதி அவர்களுடைய சம்மதத்தைப் பெற்ற பிறகுதான் இதைச் செய்ய முடியும் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். கைகாட்டிக்கு பதிலாக மைல் கல்லிலேயே அதற்கான ஏற்பாட்டைச் செய்யலாம் என்று சொல்லப்பட்டது. இந்த யோசனை பரிசீலிக்கப்படும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். ரோடுகள் சில வளைந்திருப்பதாகக் கூறப்பட்டது. சில ரோடுகள் வளைந்த ரோடுகளாக இருப்பது எனக்குத் தெரியும். அப்பேர்ப்பட்ட வளைவு ரோடுகள் ஜில்லா போர்டு ரோடுகளாக இருந்தாலும்கூட செப்பனிடப்பட்டு நேரான ரோடுகளாக ஆக்கப்பட்டு நமது மாநில மேஜர் ரோடுகளாக ஆக்கப்படவேண்டும் என்பதுதான் அரசாங்கத்தின் திட்டம். கூடிய சீக்கிரம் வளைவான ரோடுகளையெல்லாம் சீர்திருத்த வேண்டுமென்று உத்தரவிட்டிருக்கிறோம். எந்தெந்த வளைவு ரோடுகளை உடனடியாக சீர்திருத்த வேண்டுமோ அவைகள் உடனடியாக இதற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும். மற்றவைகள் பிற்பாடு எடுத்துக்கொள்ளப்படும். கான்ட்ராக்ட் வேலைகளை சர்க்கார் இலாகாவின்மேல் செய்தால் நன்றாக இருக்கும் என்றும் சொல்லப்பட்டது. போதுமான ஸ்டாப் கிடைத்த பிறகு இதை கவனிக்கலாம் என்று முன்பே சொல்லியிருக்கிறேன். ஏழைப் பாட்டாளி மக்களுக்கான காலனி ஒன்றை திறந்து வைக்கும்போது நமது பிரதம மந்திரி கூட, கான்ட்ராக்ட் வேலைகளை சர்க்காரே மேற்கொண்டு செய்யலாம் என்று கூறியிருக்கிறார். சர்க்காரே அவைகளை மேற்கொண்டு, செய்து தங்கள் வருவாயையும் பெருக்கிக்கொள்ளலாம் என்று அவர் கூறியிருக்கிறார். அந்த யோசனையை நாங்கள் இப்போது பரிசீலித்து வருகிறோம். பரிசீலனை செய்யப்பட்டு முடிவு வெளியிடப்பட்ட பிறகு இதை கவனிப்போம்.

இந்த இலாகாவில் பணியாற்றும் ஊழியர்களுக்கு அதிகமான ஊதியம் அளிக்க வேண்டுமென்றும் இப்போது இவர்களுக்கு ராஜ்ய சர்க்காரில் குறைவாகவும் மத்திய சர்க்காரில் அதிகமாகவும் ஊதியம் கொடுக்கப்படுவதால் இவர்கள் மத்திய சர்க்கார் உத்தியோகத்திற்குப் போய்விடுகிறார்கள் என்றும் கனம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் சொன்னார். இப்பிரச்சனையை அரசாங்கம் ஏற்கனவே பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கின்றனர். இதற்கான நிதி உதவியை அளிக்க வேண்டுமென்று கனம் நிதி அமைச்சரிடம் நான் வற்புறுத்திக்கொண்டிருக்கிறேன். நிதி நிலைக்குத் தகுந்தவாறு ஆவன செய்யப்படும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். இதை ஒரு காரணமாக வைத்துக்கொண்டு ஒரு சில எஞ்சினியர்கள் தப்பான வழியில் போவது நல்லதல்ல என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

ஸ்ரீ ராமசாமித் தேவர் தமது தொகுதியில் உள்ள குறைகளைப்பற்றிப் பேசினார். நானும் அங்கே பல முறைகள் போயிருக்கிறேன். அவர் குறிப்பிட்ட பீச் ரோட்டை நல்ல முறையில் செப்பனிடவேதற்கென பல லட்ச

25th Mareh 1959]

[Sri P. Kakkan]

ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறோம். அந்த வட்டாரத்தில் சமுத்திரக் கரையை ஒட்டியிருக்கும் அந்த ரோடை நேஷனல் ஹைவேய்வலில் சேர்த்துக்கொள்ளத் தீர்மானித்திருக்கிறார்கள். அங்கே எல்லா இடத்திலும் Black-topping செய்துவிட்டால் அது நேஷனல் ஹைவேஸ் ஆகிவிடும். ஆவுடையார் கோவில் ரோடு சம்பந்தமாகவும் பேசப்பட்டது. அதுவும் கவனிக்கப்படும். அங்கே ரோடையும் அணையையும் ஒன்றாகக் கட்டலாமா என்று பரிசீலிக்கப்பட்டது. அவ்வாறு பரிசீலித்ததில், ஒன்றாகக் கட்டினால் அதிகமான பணம் செலவாகும் என்று தெரியவருவதால் அவைகளை பாலம் வேறாகவும் அணை வேறாகவும் கட்டவேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வேலை எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

பெரிய ரோடுகள் உண்மையிலேயே நல்ல முறையில் இருந்து வருகின்றன என்றும் கிராம ரோடுகளும் கிராம இணைப்பு ரோடுகளும் தான் நல்ல முறையில் இல்லை என்றும் ஸ்ரீ ஸ்ரீனிவாச ஐயர் சொன்னார். அரசாங்கத்தின் கருத்தும் அதுதான். தேச பிதா மகாத்மா காந்தியே சுதந்திரப் போராட்ட காலத்தில் 'கிராமங்களுக்குப் போங்கள்' என்று பெரிய தலைவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டார். அரிசி, பருப்பு, எண்ணெய், காய்கறிகள் முதலிய இன்றியமையாத பொருள்கள் எல்லாம் கிராமங்களிலிருந்துதான் நகரங்களிலுள்ளவர்களுக்கு வருகின்றன. எனவே கிராமங்கள்தான் நமக்கு முதலெழுத்து போல் இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட கிராமங்களுக்கு வேண்டிய ரோடுகள் நன்றாகச் செப்பனிடப்பட்டு நல்ல நிலையில் வைத்திருக்கப்பட வேண்டும் என்பது அரசாங்கத்தின் கருத்து. ஆகவேதான் இப்போது அந்த ரோடுகளை யெல்லாம் நன்றாகப் பராமரிப்பதற்காக ஜில்லா போர்டுகளுக்கு அதிகமான பணம் கொடுத்துக் கொண்டு இருக்கிறோம். ஜில்லா போர்டுகளுக்கு அதிகமான பணம் கொடுத்து, இவைகளைச் செப்பனிட்ட பிறகு இவைகள் பஞ்சாயத்து யூனியன்களிடம் ஒப்படைக்கப்படும் என்பதும், பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு வருமானத்திற்கு வகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதும் எங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். முத்தப்பேட்டை ராஜாமடம் ரோடைப்பற்றி கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ ஸ்ரீனிவாச ஐயர் பேசினார். அந்த ரோடு ரொம்ப நாட்களாகக் கவனிக்கப்படாமலிருக்கிறது என்று அவர் சொன்னார். அதை கவனித்து ஆவன செய்கிறோம்.

ஸ்ரீ மாதா கௌடர் அவர்கள் நீலகிரி ஜில்லாவில் ரோடுகள் சரியாக இல்லை என்று சொன்னார். அங்கேயும் தார் ரோடுகள் போட்டிருக்கிறோம். அங்கே மலைவாசிகள் உபயோகத்திற்கு அதிகமான தார் ரோடுகள் போட்டிருக்கிறோம். இருந்தாலும், அங்கே சில குகிராமவாசிகள் புழங்கும் இடங்களில் அத்தகைய ரோடுகள் இல்லை என்பது சர்க்காருக்குத் தெரியும். அங்கேயுள்ள டி.யி.-யிடம், அவர்களுக்கு ரோடு வசதிகள் செய்து தரக் சொல்கிறோம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

கனம் எதிர்க் கட்சித் தலைவரும், ஸ்ரீ ரெட்டியாரும் மார்மலாங் ப்ரிண்டிஜ் பற்றிப் பேசினார்கள். அது சம்பந்தமாக இப்போது பரிசீலனை செய்யப்பட்டு வருகிறது. சீப் என்ஜினீயரிடம், எஸ்டிமேட் தயாரித்து அனுப்பச் சொல்லியிருக்கிறோம். எஸ்டிமேட் வந்தவுடன் இந்திய சர்க்காருடன் கலந்தாலோசித்து ஆவன செய்வோம்.

இந்த நகரத்தில் சேரி ஒழிப்புத் திட்டத்தில் நடக்கும் வேலைகளைப்பற்றி கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ ஆசைத்தம்பி பேசினார். இந்தத் திட்டத்தில் இரண்டு மந்திரிகளுக்குள் கொள்கையில் அபிப்பிராய பேதம் இருப்பதாக அவர் சொன்னார். அவர் அந்த மந்திரியிடம் பேசும்போது பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்களுக்கான வீடுகளைக் கட்டுவது பற்றிப் பேசியிருப்பார், என்னிடம் பேசியபோது சேரி ஒழிப்புத் திட்டத்தைப் பற்றி பேசினார். எனவே தான் அவர் எங்களுக்குள் அபிப்பிராயபேதம் இருப்பதாக நினைக்கிறார். சேரி வாழ் மக்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்கும்போது எல்லோருக்கும் ஒரே இடத்தில் வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்க முடியாது. ஒரு சிலர் வேறு

[Sri P. Kakkan]

[25th March 1959]

12-30
P.m.

இடங்களுக்குச் செல்லத்தான் வேண்டும். சர்க்கார் அவர்களை எந்த இடங்களுக்குச் செல்லச் சொல்கிறதோ அந்த இடங்களில் நல்ல வசதிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. நல்ல வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ள இடங்களுக்குத்தான் அவர்களை மாற்றுகிறோம். ஒரே இடத்தில் அதிகமான மாடிகள் உள்ள கட்டிடங்கள் கட்டுவதனால் அதிகமான பணம் செலவாகும். ஸ்ரீ ஆசைத்தம்பி ஒரு உண்மையை இன்று ஒப்புக்கொண்டார். அதாவது, கவர்னருக்கு என்று கொடுக்கப்படும் 10 லட்ச ரூபாய் முழுவதும் கவர்னருக்குப் போய்ச் சேருவதில்லை. கவர்னருக்காக கட்டிடத்தின் ரிப்பேர்கள், அவருக்கான பியூன்களுக்கான சம்பளம் ஆகியவைகளுக்கான செலவுகளும் இந்தப் பணத்திலிருந்தே செய்யப்படுகின்றன என்பதை ஸ்ரீ ஆசைத்தம்பி இன்று ஒப்புக்கொண்டார். அந்த உண்மையை அவர் ஒப்புக் கொண்டது குறித்து மகிழ்ச்சியுடைகிறேன். நான் அங்கத்தினர்களிடம் ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன், இங்கிருப்பவர்கள் வடக்கே இருப்பவர்களுக்கு பயன்தருகொண்டு மத்திய அரசாங்கத்திலிருந்து அதிகப் பணம் வாங்குவதில்லை என்று சொல்வது சரியல்ல, அது நல்லதுமல்ல. யாரும் யாருக்கும் பயப்படவேண்டியதில்லை. இறைவனுக்குத்தான் பயப்பட வேண்டும். மத்திய அரசாங்கமும் சரி, இந்த மாகாண அரசாங்கமும் சரி சமத்துவமாகத்தான் பணியாற்றி வருகிறது என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஸ்ரீ துரைஸ்வாமி ரெட்டியார் அவர்கள், அவர்களது தொகுதியிலுள்ள ரோடுகளைப்பற்றி சொன்னார்கள். மேலேயிருக்கும் அதிகாரிகள் சரியாக இருக்கிறார்கள் என்றும் கீழேயுள்ள அதிகாரிகள் தான் சரியாக நடப்பதில்லை என்றும் சொன்னார்கள். அதில் எவ்வளவு தூரம் உண்மையிருக்கிறது, பொய் இருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. அவர்கள் பேசிய பேச்சை நான் எடுத்தப் பார்த்து வேலைகள் எப்படி நடைபெற்று வருகிறது என்று கவனித்துக்கொள்கிறேன் என்று கனம் அங்கத்தினர் அவர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அவர்கள் சொன்னார்கள், கிராமங்களில் ரோடுகள் போடுவது என்றால் மண்ணை மட்டும்தான் போடுகிறார்கள் என்று. அதைப் போட்ட பிறகுதானே சாலை போடவேண்டும். கிராமங்களில் சிலயிடங்களில் நல்ல மண் கிடைக்கும், சிலயிடங்களில் அப்படி கிடைக்காது. ரோடுகள் போடுவது, நன்கு படித்து விட்டு வந்திருக்கிற என்ஜினியர்கள் மேற்பார்வையில்தான் நடக்கிறது. அடுத்தபடியாக ஸ்ரீ சுப்பிரமணியம் அவர்கள் சொல்லும்போது, மீதியுள்ள தொகை செலவழிக்கப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் முடிவடைவதற்குள், அந்த ஐந்து ஆண்டுகளுக்குள்ள்தான் அது செலவு செய்யப்படவேண்டும். இரும்பு போன்ற சாமான்கள் வாங்குவதற்கு அன்னியச் செலாவணி கஷ்டம் போன்றவை இருக்கிறது. ஆகவே, முதல் இரண்டு ஆண்டுகளில் செலவழிக்க முடியாது, சிறிது காலதாமதமாகிறது. ஐந்து வருட காலத்திற்குள் அந்தப் பணம் செலவழிக்கப்படும் என்றும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். வேலைகள் துரிதமாக நடப்பதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. அதற்காக சில சட்டிலிஷன்ஸ் ஸார்ஷன்ஸ் செய்திருக்கிறோம். அடுத்தபடியாக, இங்கு ஆதிவாசிகளைப்பற்றி சொல்லப்பட்டது. அவர்களின் நலனுக்காக இப்பொழுது கூடுதல் செலவழிக்கப்பட்டு வருகிறது. அதைப்பற்றிய கூடுதல் விவரங்களை நான் பின்னால் தெரிவிக்கிறேன். ஆக, மதிப்பிற்குரிய அங்கத்தினர்கள் சொல்லிய சில சிறந்த ஆலோசனைகளுக்கு எனது நன்றி. இப்பொழுது பி.பளையு. இலாகாவில் இப்பொழுது எல்லோருமே புதிது. செக்ரட்டரி புதிது, சீப் என்ஜினியர் (ஹைவேஸ்) புதிது, சீப் என்ஜினியர் (இரிகேஷன்) புதிது. அவர்கள் நல்லமுறையில்தான் பணியாற்றி கொண்டு வருகிறார்கள். முன்பு இருந்தவர்களும் நன்கு பணியாற்றி வந்தார்கள். ஸ்ரீ ராயப்பா அவர்களும் இதர என்ஜினியர்களும் நமது மாகாண மக்கள் நல்ல சௌகரியங்கள் பெற என்னவெல்லாம் செய்யவேண்டுமோ அவைகளைச் செய்ய சித்தமாக யிருக்கிறார்கள். அவர்கள் செய்யும் வேலைகளுக்கு எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு நல்ல வார்த்தைகள் கூறிய உங்களுக்கும் எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

25th March 1959]

SRI A. V. P. ASAITTHAMBI : On a point of personal explanation, Sir, கவர்னர் அவர்களுக்கு சுமார் பத்து லட்சம் ரூபாய் சம்பளம் கொடுப்பதாக திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினர் எங்குமே சொல்லவில்லை. இந்த நாட்டிற்கு தேவையில்லாத கவர்னர் என்ற அமைப்பிற்கு வருடா வருடம் 10 லட்சம் ரூபாய் பாழாக்கப்படுகிறது என்ற கருத்தில்தான் பேசி வந்திருக்கிறோம். அதே போல் இந்த மான்யத்தின் கீழும் ரிப்பேருக்காக இரண்டு லட்ச ரூபாயும், கட்டிடத்திற்காக 50,000 ரூபாயும் வருடா வருடம் ஒதுக்கப் படுவதைத்தான் குறிப்பிட்டேனே தவிர சம்பளமாக அதைச் சொல்லவில்லை. மொத்தச் செலவு இவ்வளவு பாழாக்கப்படுகிறது என்றுதான் குறிப்பிட்டுச் சொன்னேன்.

THE HON. SRI P. KAKKAN : கவர்னர் என்ற பதவியே, மதிப்பிற்குரிய நிதியமைச்சர் அவர்கள் கூறியது போல், ஜனநாயகத்தின் பெயரால் இருக்கிற பதவி. ஜனநாயகத்தை மதிக்காத ஆசைத்தம்பி போன்றவர்கள், ஜனநாயகம் இங்கு இருப்பதால் தான் தேர்தல் மூலம் இங்கு வர முடிந்தது என்பதை மறந்துவிடக் கூடாது. (கைதட்டல்) ஜனநாயகம் வேண்டாமென்றால் தேர்தலை வேண்டாமே, ஜனநாயக முறையில்தான் கான்ஸ்டிடியூஷன் வகுத்தோம். அதன் அடிப்படையில்தான் தேர்தல் களம் நடக்கின்றன. ஸ்ரீ கரையாளர் அவர்கள் அவர்களது வெட்டுப் பிரேரணையை வாபஸ் வாங்கிக்கொள்ளுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

SRI M. P. SUBRAMANIAM : May I ask a point, Sir?

MR. SPEAKER : How can the hon. Member ask when the Hon. Minister did not say anything about him?

SRI M. P. SUBRAMANIAM : அமைச்சர் அவர்கள், இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஒதுக்கப்பட்ட பணம் சில சாமான்கள் கிடைக்காத காரணத்தினால் காலதாமதமாகிறது என்று சொன்னார்கள். இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட கடைசி ஆண்டில் பூராப் பணமும் செலவழிக்கப்படும் என்ற நம்பிக்கை அமைச்சர் அவர்களுக்கு இருக்கிறதா? கடைசி ஆண்டில் 300 லட்சம் ரூபாயையும் செலவழிக்கவேண்டுமென்றிருப்பதால் அது முடியுமா?

THE HON. SRI P. KAKKAN : வேலைகளை துரிதமாக செய்ய முடியும் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the allotment of Rs. 6,40,93,400 under Demand XXV—Civil Works—Works—be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 6,40,93,400 under Demand XXV—Civil Works—Works.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the allotment of Rs. 1,30,56,500 under Demand XXVI—Civil Works—Establishment and Tools and Plants—be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

[25th March 1959]

MR. SPEAKER: The question is—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,30,56,500 under Demand XXVI—Civil Works—Establishment and Tools and Plants.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER: The question is—

“That the allotment of Rs. 3,54,34,200 under Demand XL—Capital Outlay on Civil Works—be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER: The question is—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 3,54,34,200 under Demand XL—Capital Outlay on Civil Works.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(4) DEMAND XXVII—CIVIL WORKS—GRANTS-IN-AID.

THE HON. SRIMATHI LOURDHAMMAL SIMON: Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,44,39,600 under Demand XXVII—Civil Works—Grants-in-Aid.”

MR. SPEAKER: I understand that all Opposition parties have agreed to support the cut motion of the hon. Member, Sri V. K. Kothandaraman.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN: Sir, I move—

“That the allotment of Rs. 1,44,39,600 under Demand XXVII—Civil Works—Grants-in-Aid—be reduced by Rs. 100.”

MR. SPEAKER: How long will the Hon. Minister take to reply? Fifteen minutes?

THE HON. SRIMATHI LOURDHAMMAL SIMON: Yes, Sir.

MR. SPEAKER: The discussion on the Demand will be for one hour. I have before me eight hon. Members wanting to take part. The Hon. Minister wants 15 minutes. Therefore, I shall ask each hon. Member to speak only for five minutes. The mover of the cut motion will have seven minutes and the Leader of the Party who speaks before the Minister's reply will also have seven minutes. I wish to say another thing also. It may not be possible for me to give chance to all the Members, but I shall give chance to as many hon. Members as possible according to the time available.

We shall sit till 1-40 p.m.

25th March 1959]

SRI V. K. KOTHANDARAMAN: Sir, நாம் சாப்பிடுவதற்கு உணவு கொடுக்கவில்லை என்று சொன்னாலும் குடிப்பதற்கு தண்ணீராவது கொடுத்தால்தான் மனிதன் குடித்துவிட்டு நீண்ட நாட்கள் உயிரோடு வாழ முடியும். அந்த அடிப்படையில் பாரக்கும்போது இன்றையதினம் ஆயிரக்கணக்கான கிராமங்களிலும் சரி, நகரங்களிலும் சரி, குடி தண்ணீர் வசதி போதுமான அளவு இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் அப்படியில்லாத ஒரு நிலைமைதான் இன்று காணப்படுகிறது. ஆகவே போதுமான அளவிற்கு பணம் ஒதுக்கப்பட்டு கிராமங்களிலும், நகரப்புறங்களிலும் குடி தண்ணீர் வசதி செய்து கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை உடனடியாக எடுக்கவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக திருச்சியை எடுத்துக் கொண்டால் அங்கு காவேரி தண்ணீர் நிறைய இருக்கிறது. ஆனால் திருச்சி நகரத்தில் குடி தண்ணீர் வசதி மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது. அதேபோல் கோயம்புத்தூரை எடுத்துக்கொண்டால் அங்கு சிறுவாணி ஆறு என்று ஒன்று இருக்கிறது. ஆனால் அங்கு இரவும் பகலும் ஆயிரக்கணக்கான பாத்திரங்கள் குழாய்களின் அடியில் “க்யூ” வரிசையில் வைத்துக்கொண்டிருப்பதைக் காணலாம். அதேபோன்றுதான் பல நகர சபைகளிலிருந்து குழாய் தண்ணீர் வசதிக்காக வேண்டியபண உதவி கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்கப்பட்டிருந்தபோதிலும், கொடுக்கப்படாத நிலைமை இருந்து வருகிறது. குறிப்பாக, குடியாத்தம் நகரசபையில் குடி தண்ணீர் வசதியை அபிவிருத்தி செய்யவேண்டி உதவித் தொகை கேட்கப்பட்டது. இது வரையிலும் அந்த விஷயம் கவனிக்கப்படவில்லை.

அதே போன்று இன்று கிராமங்களிலே ரோடு வசதி இல்லாமல் மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஜில்லா போர்டு ரோடுகள் ரொம்பவும் மோசமான நிலைமையில் இருக்கின்றன. ஜில்லா போர்டுகள் கலைக்கப்பட்டு, வெகு சீக்கிரத்தில் பஞ்சாயத்து, பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டு, அவர்களிடத்தில் இந்தக் பொறுப்பு ஒப்படைக்கப்படும் என்று சொல்லப்படுகிறது. எப்பொழுது இந்தப் பஞ்சாயத்துகள், பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் ஏற்படுத்தப் போகிறார்களோ? எப்பொழுது அவர்களிடம் இந்த வேலையை ஒப்படைத்து எப்பொழுது அவர்கள் இதை கவனிக்கப் போகிறார்களோ? அதுவரையிலே இன்றைக்கு கிராமங்களில் கண்டிப்பாக ரோடு வசதி செய்து கொடுக்க தகுந்த ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும். பஞ்சாயத்துக்கள், பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் அமைக்கப்படும் வரையிலே, ஜில்லா போர்டுகளுக்கு பணம் கொடுத்து தீவிரமாக ரோடு வசதி செய்து கொடுப்பதற்கு முயற்சி செய்ய வேண்டும். டிரங்கு ரோடு பக்கத்தில் ஒன்றிரண்டு பரீலாங்கு தூரத்தில் கிராமங்கள் இருந்தால்கூட, அவைகளுக்குக்கூட ரோடு வசதி செய்து கொடுக்கக் கூடாத அளவுக்கு நிலைமை மோசமாக இருக்கிறது. உதாரணமாக, குடியாத்தம் தொகுதியில் அரவட்டா என்ற கிராமம் இருக்கிறது. அங்கே பஞ்சாயத்து போர்டு இருக்கிறது. இருந்தாலும்கூட பண வசதி இல்லாத காரணத்தினால் அங்கே ரோடு வசதி கிடையாது. அங்கே ஒரு ரோடு இருந்தபோதிலும், அது காட்டிலாகாவுக்குச் சொந்தம் என்று சொல்லப்படுகிறது. காட்டிலாகா கண்டிராக்கடர்கள்தான் பெர்மிட் பேரில் விறகு முதலியவைகளை லாரிகளில் எடுத்துக்கொண்டு போக அந்த ரோடை உபயோகப்படுத்திக் கொள்ளக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. மேல் மேல் இருக்கிற அரவட்டா கிராம மக்களுக்குத் தேவையான உணவுப் பொருள்களையும் மற்றவைகளையும் அவர்கள் ரோடு மூலம் கொண்டு போவதற்கு வசதி கிடையாது. கழுதையின் மேல் வைத்துதான் கொண்டுபோகவேண்டும். இந்த அளவுக்கு மோசமான நிலைமை இருக்கிறது. இதை உடனடியாக மாற்றி அமைத்து, கிராமங்களுக்கு போதிய ரோடு வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும். பல கிராமங்களில் பள்ளிக்கூடங்கள் கட்டுவதற்கு சர்க்கார் உதவி செய்யாவிட்டாலும்கூட, மக்கள் பணத்தைக் கொடுத்து உதவி செய்து போதிலும், லோகலாக இருப்பவர்கள் உதவி செய்து போதிலும், ஜில்லா போர்டுகள் கொடுக்கக் கூடிய பணத்தை இதுவரையிலும் கொடுக்கமுடியாத நிலைமை இருக்கிற காரணத்தினால், 2, 3 வருஷங்களாக அரைகுறையாக கட்டிடங்கள் கட்டப்பட்டு விடப்பட்டிருக்கின்றன. அநேக இடங்களில் அம்மாதிரி முடிவு பெறக்கூட

[Sri V. K. Kothandaraman] [25th March 1959]

கட்டிடங்களில் செடி முளைத்து, மரம் முளைத்து கட்டிடமே இடிந்துவிடக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இதை உடனடியாக கவனிக்க வேண்டுமென்பதற்காக, இதை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன்.

அதேபோன்று நகர சுத்தி தொழிலாளர்களுக்கு வீடு வசதி செய்து கொடுக்கப்படவில்லை என்பதையும் எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன். நாம் எல்லோரும் சுகமாக நோய் நொடி இல்லாமல் ஆரோக்கியமாக வாழவேண்டும் என்று விரும்பும்பொழுது, பெற்றதாய் கூட செய்வதற்கு சங்கோஜப்பக்கூடிய ஒரு இழிவான தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் நகர சுத்தி தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக்கொடுக்கிறோம் என்று சொல்லப் படுகிறதே தவிர, இன்றைக்கு ஒவ்வொரு நகர சபையும் எடுத்துக்கொண்டு பார்ப்போமானால், 10 சத விதிகம் அல்லது 15 சத விதிகம் பேர்களுக்குத் தான் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதற்கு மேல் அவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்கக்கூடிய நிலைமை இல்லை. அதே போன்று பல பஞ்சாயத்து போர்டுகளில் பார்ப்போமேயானால், அந்த இடங்களில் நகர சுத்தி தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகளே கிடையாது. அவர்கள் புறம் போக்கு நிலங்களிலே ஒரு குடிசை கட்டிக்கொண்டிருந்தாலும், அதையும் விட்டு வெளியேற்றக்கூடிய அளவுக்கு நிலைமை இருந்துகொண்டு வருகிறது. ஆகவே, நகர சுத்தி தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுப்பதற்கு வேண்டிய பணத்தை ஒதுக்கவேண்டும். இதில் மந்திரி அவர்கள் தீவிரமாக கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மோட்டார் வாகனாதிகள் மூலம் வசூல் செய்யக்கூடிய பணத்திலிருந்து நகர சபைகளுக்கும் பஞ்சாயத்து போர்டுகளுக்கும் பணம் கொடுக்கும் பொழுது, அதிலே பெரும் அளவுக்கு பாடுபாடு இருக்கிறது என்பதையும் இந்த சந்தர்ப்பத்தில் எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன். கனம் ஸ்தல ஸ்தாபன மந்திரி அவர்கள் கனம் நிதி அமைச்சருக்கு இதை எடுத்துக் காட்டி எந்தெந்த நகர சபைகளுக்கு அதிகப்படியாக கொடுக்கவேண்டுமோ, அந்த நகரசபைகளுக்கு அதிகப்படியாக பணம் வாங்கிக் கொடுப்பதற்கு முன் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். குடியாத்தம் நகரசபை 50,000, 60,000 ஜனத்தொகை கொண்ட ஒரு பெரிய நகரசபையாக இருந்தபோதிலும், கைத்தறி நெசவுத் தொழிலாளர்கள், பீடித் தொழிலாளர்கள் இது போன்று ஏழை மக்கள் இருக்கக்கூடிய நகர சபையாக இருந்தாலும், அதற்கு ரூ. 10,000 தான் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதே நேரத்தில் 10,000 12,000 ஜனத்தொகை உள்ள வாலாஜாபாத் நகர சபைக்கு 19,000 ரூபாய் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எந்த அடிப்படையில் இம்மாதிரி கொடுக்கிறார்கள்? ஏதோ கண்ணை மூடிக்கொண்டு, எந்த அளவுக்கு 'இன்ப்ரூவென்ஸ்' இருக்கிறதோ, அந்த அளவுக்கு அதிகப்படியாக கொடுக்கிறார்கள் என்றுதான் நான் நினைக்கவேண்டியிருக்கிறது. ஸ்தல ஸ்தாபன அபிவிருத்தி என்றுமட்டும் சொல்லிவிட்டால் போதாது, மத்திய சர்க்கார் உதவியில் எல்.டி. வொராக்ஸ் நடந்துகொண்டிருந்தது. அதுவும் எப்ரல் முதல் தேதியிலிருந்து போய்விட்டது. இந்த நிலைமையில் ஜில்லா போர்டுகளுக்கு உதவி செய்யாமல், பஞ்சாயத்து போர்டுகளுக்கு உதவி செய்யாமல், குறைந்த பணத்தை ஒதுக்கிவிட்டு, அதன் மூலம் நாம் அபிவிருத்தி செய்வது என்று எதிர்பார்ப்போமானால், ஏற்கனவே நடந்துகொண்டிருந்த வேலைகளைவிட ரொம்பவும் குறைவாகத்தான் நடக்க முடியும். குறிப்பாக கிராமங்களுக்கு ரோடு போடும் விஷயத்தை எடுத்துக் கொண்டால், ரொம்பவும் ஆமை வேகத்தில்தான் போய்க் கொண்டிருக்கிறது. ரோடு போடவேண்டிய இடங்களை கொடுக்கமுடிந்ததால், அதை கம்பல்ஸரியாக வாங்குவதற்கு வேண்டிய சட்டம் இருக்கிறது. சட்டப்படி நடவடிக்கை எடுக்கக்கூடிய நேரத்தில் செல்வாக்கு படைத்தவர்கள் அதிகாரிகளை அணுகும்பொழுது, அப்படியே அது கைவிடப்பக்கூடிய நிலைமையில் இருக்கிறது. குடியாத்தம் தொகுதியில் மார்க்சம்பட்டு என்று ஒரு கிராமம் இருக்கிறது. பல ஆண்டுகாலமாக அங்கு ரோடு போடுவதற்கு இடத்தை வாங்குவதற்கு அந்தக் கிராமமக்கள் பணம் கொடுத்திருக்கிறார்

25th March 1959] [Sri V. K. Kothandaraman]

கள். ஒரு பர்லாங்கு ரோடுதான். ஜில்லா போர்டு பணம் கொடுப்பதற்கு தயாரா என்று கேட்பார்கள். தயார் என்று சொல்லி மக்கள் 500 ரூபாய் பொசிட் கட்டியிருக்கிறார்கள். அப்படியிருந்தபோதிலும்கூட, உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கக்கூடிய அளவுக்கு நிலைமை இருக்கிறதா என்பதைப் பார்க்கும்பொழுது, கிடையாது. இது போல நிலைமை எத்தனையோ கிராமங்களில், எத்தனையோ பஞ்சாயத்து போர்டுகளில் இருந்துகொண்டு வருகிறது. குறிப்பாக உதாரணத்திற்காக இதை எடுத்துச் சொன்னேன். இம்மாதிரி பல கிராமங்களில் ரோடு வசதி இல்லாமல், பிண்பு இல்லாமல், ஒருவரோடு ஒருவர் தொடர்பு இல்லாமல் இருப்பதினால், என்னதான் விசாயப் பொருள் உற்பத்தி செய்தாலும்கூட அவைகளைத் தலையில் சுமந்துகொண்டு போகக்கூடிய கஷ்டமான நிலையில்தான் மக்கள் இருக்கிறார்கள். கிராம அபிவிருத்தி என்று சொல்லிவிட்டாலும்கூடப் போதாது. கிராமங்களுக்கு ரோடு வசதி, கல்வி வசதி, குடி தண்ணீர் வசதி முதலிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும். குடியாத்தம் நகரசபையில் கூட பல தீர்மானங்கள் பொட்பட்டு அனுப்பப்பட்டிருக்கின்றன. குடியாத்தம் நகரசபைக்கு இன்னும் குடி தண்ணீர் வசதி கிடைத்தபாடில்ல. அங்கிருக்கும் ரெஸ்டு ஹவுஸ் ஒன்று இடிந்திருக்கிறது. நமது அமைச்சர் அவர்கள் வந்தாலும்கூட, இன்றைக்கு பெரிய முதலாளிகள் பங்களாவில் தங்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. கனம் ஸ்தல ஸ்தாபன மந்திரி அவர்கள் அங்கே வந்து முதலாளி பங்களாவில் தங்கினார் என்று சொல்லவில்லை. சுவர்னர் அவர்களும், முதல் மந்திரியும் தங்கினார்கள். அங்கு வேறு இடம் இல்லாமல் இருப்பதினால், அம்மாதிரி பங்களாவில் தங்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, அந்த ரெஸ்டு ஹவுஸையும் கட்டிக்கொடுத்து உதவிசெய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இத்துடன் என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

(Deputy Speaker in the Chair.)

*SRI A. R. SUBBIAH MUDALIAR : கனம் உதவித் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய முக்கியமான கோரிக்கை குடி தண்ணீரைப் பற்றியதுதான். சங்கரன்கோவிலில் 10 வருஷங்களாக மழையே இல்லாமல் கஷ்டமான நிலைமை இருந்துகொண்டு வருகிறது. அங்கே குடி தண்ணீர் வசதி செய்வதற்காக 18 லட்ச ரூபாய்க்கு எஸ்டிமேட் தயார் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. கோவிலிலிருந்து கூட உதவித் தொகை கொடுப்பதாக ஒப்புக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அறுபதினாயிரம், எழுபதினாயிரம் ரூபாய் சங்கரன் கோவில் பஞ்சாயத்து ஒதுக்கியிருந்தாலும்கூட, கோவிலிலிருந்து உதவித் தொகை கொடுக்க தயாராக இருந்தபோதிலும்கூட, இன்னும் குடி தண்ணீர் வசதி செய்துதரப்படவில்லை. இது முக்கியமான யாத்ரிக ஸ்தலம். இம்மாதிரி முக்கியமான கோவில்கள் உள்ள வட்டாரங்களில் குடி தண்ணீர் வசதி செய்துகொடுப்பது அவசியம். சங்கரன்கோவிலுக்கு குடி தண்ணீர் வசதி செய்துகொடுக்கவேண்டுமென்று பல முறை முறையிடப்பட்டும், இந்தத் திட்டம் கவனிக்கப்படாமல் இருப்பதினால் நாங்கள் ரொம்பவும் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். குடி தண்ணீர் வசதி இல்லாததினால் அதன் மூலமாக சுகாதாரம் பாதிக்கப்பட்டு, பலவிதமான இக்கட்டான நிலைமைகள் ஏற்படுகின்றன. அவைகளை நிவர்த்தி செய்வதற்கு குடி தண்ணீர் திட்டம் அவசியம். இந்த வருஷம் 8 லட்ச ரூபாய் அம்மாதிரி திட்டங்களுக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தின்கீழ் இதற்காக மத்திய சர்க்காரால் ரூ. 3,15,00,000 ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்றுவரையில் கணக்குப் பார்க்கும்பொழுது, அதில் பாதித் தொகைகூட செலவழிக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. 1959-60-ல் ரூ. 68 லட்சம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இரண்டையும் ஒன்றாகப் பிணைத்து, நகர்புறங்களிலிட, கிராமப்புறங்களில், அதுவும் யாத்ரிக ஸ்தலமாக உள்ள இடங்களில், 30,000, 40,000 ஜனத்தொகை உள்ள இடங்களில் குடிதண்ணீர் வசதி செய்து கொடுத்தால், சுகாதார விதிகளுக்கு கட்டுப்பட்டு நடப்பதற்கு வழி ஏற்படும். பலவிதமான நேரடி நொடிகள் வராமல் தடுக்கலாம். மூன்றாகக் கோடி ரூபாய் கொடுக்கப்

[Sri A. R. Subbiah Mudaliar]

[25th March 1959]

பட்டிருந்தும் இன்றுவரை அதிகமாக செலவழிக்கப்படவில்லை. இன்னும் இரண்டு வருடம்தான் இருக்கிறது. 1959-60-ம் வருடத்திற்கு நம் மாகாணத்தில் 68 லட்சம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த இரண்டு தொகையையும் ஒன்றாகச் சேர்த்து செலவழிப்பதாக இருந்தால் மக்களுக்கு மிகவும் பயனுள்ளதாக இருக்கும் என்பதை தெரிவித்தும்கொள்கிறேன். இதன் மூலமாக நல்ல வசதிகளை உடனடியாக செய்து கொடுக்க முடியும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக கிராம ரோடுகளை எடுத்துக்கொண்டால், இன்றைக்கு இருக்கின்ற கணக்குபடி 8,000 மைல் கிராம ரோடுகள் இருக்கின்றன. இது தவிர மாவட்ட ரோடுகள் (District Roads) 4,000 மைல்கள் இருக்கின்றன. மொத்தம் 12 ஆயிரம் மைல் ரோடுகள் இந்த இனத்தில் இருக்கின்றன. இவைகளுக்கு எல்லாம் மெயின்டனன்ஸ்ஸுக்கு என்ன வழி செய்து இருக்கிறது என்பதுதான் தெரியவில்லை. பஞ்சாயத் யூனியன் கீழ் கொடுத்து தலைக்கு 40 நயா பைஸா வீதம் கொடுக்கப் போவதாகவும் தெரிவிக்கிறார்கள். திருநெல்வேலி ஜில்லாவை எடுத்துக்கொண்டால், எத்தனையோ ரோடுகள் மெயின்டனன்ஸ் செய்யப்பட வேண்டியிருக்கிறது. தகுந்த பணம் இல்லையாதலால் Maintenance Contractor எடுத்துக்கொள்வதற்கு யாரும் முன் வருவதில்லை. ஹைவேஸ் ரோடுகள் என்றால் 20 சத விதிகம் குறைத்து Maintenance Contractor எடுத்துக்கொள்ள போட்டி போட்டுக்கொண்டு முன் வருகிறார்கள். அதே நேரத்தில் டிஸ்ட்ரிக்ட் போர்ட் ரோடுகள் என்றாலும், வில்லேஜ் ரோடுகள் என்றால் Contract எடுத்துக்கொள்வதற்கு ஒருவரும் தயாராயில்லை. கிராம ரோடுகள் சரியாக இருந்தால்தான் நகரங்கள் நல்ல முறையில் இருக்கமுடியும். கிராமங்களிலிருந்து உணவுப்பொருள்கள் எல்லாம் வரவேண்டும். கிராமப்புறங்களிலுள்ள மக்கள்தான் அதிகமாக வரிகள் எல்லாம் கொடுக்கிறார்கள். நகரப்புறங்களில் இருக்கின்றவர்களுக்கு அதைப்பற்றி கவலையே இல்லை. கிராமப்புறங்களிலுள்ள ரோடுகளை எல்லாம் பார்த்தால் மிகவும் வயிற்றெறிச்சலாக இருக்கிறது. இன்னும் ஒன்றிரண்டு வருடங்கள் இப்படியே இருந்துகொண்டிருந்தால் அந்த ரோடுகள் இருக்கும் இடமே தெரியாமல் போய்விடும். அவ்வளவு தூரத்திற்கு இருக்கிறது அந்த ரோடுகள் எல்லாம். இப்போது கிராம ரோடுகளுக்காக 1½ லட்சம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. புது ரோடுகளுக்காக 53 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் மெயின்டனன்ஸ், (Maintenance)-க்கு என்ன செய்யப் போகிறார்கள் என்பதுதான் தெரியவில்லை. கிராமப்புஞ்சாயத்துகளிலும், பஞ்சாயத் யூனியன்களிலும் இவற்றை கொடுக்கப்போகிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். அதுவரையிலும் இந்த ரோடுகள் எல்லாம் இருக்குமா என்பதை தெரியவில்லை. ஆகவே கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் நடப்பதைப்போல இந்த கிராமரோடுகளை எல்லாம் ஹைவேஸ்-ரோடுகளோடு சேர்த்துக்கொள்ளவேண்டும், இல்லாவிட்டால் இந்த ரோடுகள் எல்லாம் எங்கேயிருக்கிறது என்று தேடக் கூடிய அளவுக்கு கிராம ரோடுகள் போய்விடும் என்பதை தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக எங்களுடைய குற்றலத்திற்கு 67 ஆயிரம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதில் “எங்கள்” குற்றலத்திற்கு என்று சொல்வதில் நான் பெருமைப்படுகிறேன், ஏனென்றால் எங்கள் பகுதியில்தான் குற்றலம் இருக்கிறது. அந்த முறையில் நான் சந்தோஷப்படுகிறேன். இன்றைக்கு ஆல் இந்தியா லெவலில் முக்கியத்துவமாக விளங்குகின்ற குற்றலத்திற்கு இப்போது 67 ஆயிரம் ரூபாய்தான் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. வருஷாவருஷம் மக்கள் அங்கே அதிகமாக வந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே இதை டூரிஸ்ட் சென்ட்ரலாக (Tourist centre) மாற்றுவதற்கு மத்திய சர்க்காருக்கு எழுதி அதிக தொகையை ஒதுக்கி குற்றலத்தை முக்கியத்துவப்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக பஞ்சாயத்தால் பாதிக்கப்பட்ட இடங்களுக்கு ரோடு போடுவதற்கு 40 ஆயிரம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கும் கூடுதலாக ஒதுக்க

25th March 1959] [Sri A. R. Subbiah Mudaliar]

வேண்டும். சரீல பராமரிப்பு விஷயத்திலும் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற தொகையாவது சரியான முறையில் கண்காணிப்போடு செலவு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* **SRI K. SATTANATHA KARAYALAR :** கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தின் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையின் மீது சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். குறிப்பாக நான் பேச விரும்புவது எல்லாம் குற்றமும் டௌன்ஷிப்பைப்பற்றித்தான். பவானி சாகரும், மெட்டூர்ம் டௌன்ஷிப்பைச் சேர்ந்ததாக இருக்கிறது. அதே முறையில்தான் குற்றமும் டௌன்ஷிப் முறையில் இருந்து வருகிறது. சாதாரணமாக இந்த மாகாணத்தில் இருக்கக்கூடிய நடுத்தர வர்க்கத்தைச் சேர்ந்த பெரும் பகுதி மக்கள் ஆண்டில் ஒரு தரமாவது குற்றலத்திற்கு வருவதற்கு முயற்சி செய்கிறார்கள். அவ்விதம் பலரும் வந்தும் கொண்டிருக்கிறார்கள். மெட்டூர், பவானி சாகர் போன்ற இடங்கள் வேறு. கொடைக்கானல், ஊட்டி இந்த இடங்களோடு குற்றலத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கவேண்டும். அந்த முறையில் குற்றமும் டௌன்ஷிப்பை எடுத்துக்கொண்டு பார்த்தால் குற்றலத்தில் டவுன்ஷிப் எல்லைக்குள் இருக்கின்றவர்கள் 200 பேருக்கும் குறைவாகத்தான் இருப்பார்கள். இது பலருக்கு அதிசயமாக இருக்கலாம். ஆனால் குற்றலத்தில் செய்யவேண்டிய வேலைகளைப்பார்த்தால் எவ்வளவோ வேலைகள் செய்யவேண்டியிருக்கிறது. அப்படியிருக்கும்போது இந்த இடங்களுக்கு எல்லாம் செலவு செய்யும்போது (productive, unproductive) ப்ரொடக்டிவ், அன் ப்ரொடக்டிவ் கணக்குகளை எல்லாம் பார்க்கக்கூடாது. இங்குள்ள கனம் அங்கத்தினர் பலரும் அறிந்திருப்பார்கள், கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றாகத் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். குற்றலத்தில் ஸ்ரீஸன் வந்துவிட்டால், அங்கு இருப்பதற்கோ அல்லது நிற்பதற்கோ அல்லது குளித்துவிட்டு துணிகளை மாற்றுவதற்கோ, உலர்த்துவதற்கோ இடமில்லாமல் மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருப்பதை நாம் பார்க்க முடியும். இந்தக் கஷ்டங்களை எல்லாம் அனுபவித்துவிட்டு சர்க்காரை ஏசி பேசிக்கொண்டு போவதையும் நாம் அங்கே பார்க்க முடியும். அங்கே இருப்பது குறுகிய இடம். அந்த இடத்தில் தங்குவதற்கு எந்த விதமான நல்ல வசதியும் கிடையாது. பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் மகராஜாக்களும் பெரிய ஜமீன்தாரர்களும் கட்டிப்போட பல கட்டிடங்கள் இருக்கின்றன. சில மண்பங்களும் இருக்கின்றன. இதை தவிர வேறு வசதியான இடம் ஒன்றையும் அங்கு காண முடியாது. இதற்கு தனியாக டௌன்ஷிப் என்று பெயர் வைத்துக்கொண்டு மக்களிடமிருந்து வரிகளை வாங்கி இந்த வசதிகளை எல்லாம் செய்து கொடுக்கலாம் என்று நினைப்பது தவறு. அங்கு கிடைக்கிற வரிப்பணத்தை மாத்திரம் வைத்துக் கொண்டு அங்கு பெரிய வசதிகளை ஒன்றும் செய்து விட முடியாது. அந்த இடத்திற்கு பல அபிவிருத்திகளை செய்வதற்காகவும் பல வசதிகளை உடனடியாக செய்து கொடுப்பதற்காகவும் சில லட்சக்கணக்கான ரூபாய்களை ஒதுக்கவேண்டும். அங்கு இருக்கின்ற அருவிகளை எடுத்துக் கொண்டால், முக்கியமாக இருக்கின்ற அருவியில் தான் அதிகம் ஆட்களும் குளிப்பதற்கு வருகிறார்கள். இது தவிர, புல அருவி, ஐந்தருவி, சிறுருவி, சென்னை பகஅருவி தேனருவி போன்ற பல அருவிகள் இருக்கின்றன. இந்த இடங்களுக்கு எல்லாம் போவதற்கு நல்ல வசதி கிடையாது. ஒன்றிரண்டு அருவிகளுக்கு மட்டும் தான் போவதற்கு வசதியிருக்கிறது. மற்ற இடங்களுக்கு எல்லாம் போவதற்கு வசதி கிடையாது. இதற்கெல்லாம் ரோடு வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும். தேனருவியை போய் பார்க்க வேண்டுமென்றால் பாலம் இருந்த இடத்தில் ஒரு கர்டர் இருக்கிறது, இந்த கர்டரை கடந்து ஒரு கணவனும் மனைவியும் போய்க்கொண்டிருந்து பொழுது மனைவி தற்செயலாக கீழே விழுந்துவிட, மனைவியை காப்பாற்றுவதற்காக கணவன் அந்த அருவியில் குதிக்க, கணவன் இறந்து போனார், அதன் பின்னால் அருவியில் விழுந்த மனைவி பிழைத்துக்கொண்டாள். பிழைத்துக்கொண்ட மனைவி தற்கொலை செய்யாமல் தடுக்க பெருமுயற்சி செய்யவேண்டியதாயிற்று ஆகவே இதில் ப்ரொடக்டிவ் ரிட்டர்ன்ஸ் எல்லாம் பார்க்காமல் இதற்கு ஒரு நல்ல தொகையை ஒதுக்கி செலவு செய்ய

[Sri K. Sattanatha Karayalar] [25th March 1959]

வேண்டும் அப்போதுதான் அந்த இடத்தை வசதியுள்ள இடமாக சீர்திருத்த முடியும். நான் அந்த இடம் என் பகுதியில் இருக்கிறது என்ற காரணத்திற்காக சொல்லவில்லை, அல்லது அங்குள்ள பங்கு கடைக் காரர்கள் லாபம் பெற வேண்டும் என்பதற்காக சொல்லவில்லை, நாட்டு மக்கள் அனைவரும் சௌகரியமாக சென்று தங்குவதற்கு வசதியாக இருக்கவேண்டும் என்ற நினைப்பில் தான் இவைகளை சொல்லுகிறேன். இன்றைக்கு நாட்டிலிருக்கின்ற நடுத்தர மக்களின் சுகவாசல்தலமாக வருடத்திற்கு ஒரு தடவை போய் வருவதற்கு இந்த ஒரு இடம் தான் இருக்கிறது. அந்த முறையில் இதை வசதி செய்ய போதிய திட்டங்கள் போட்டு வேலை செய்தால் தான் பிரயோஜனகரமாக இருக்கும். இப்போது செல்லுகின்றவர்களுக்கு தங்குவதற்கு இடமில்லாமல் பல கஷ்டங்கள் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன, சில சமயங்களில் ஒரு ஸ்டெயர்-சேல் இடத்தில் படிக்கெட்டின் கீழ் ஒரு குடும்பம் தங்குவதற்கு நாள் ஒன்றுக்கு நல்ல வீலன் காலத்தில் 25 ரூபாய் வாடகை கொடுக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. இந்த நிலைமையை போக்குகின்ற முறையில் சிறிய அறைகளுக்கு வருகின்றவர்கள் எல்லாம் வசதியாக தங்குவதற்கேற்ற முறையில் கட்டி கொடுக்கவேண்டும். இவைகளை எல்லாம் நாம் சாங்கோ பாங்கமாக சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். ஏதோ மூன்று அறைகள் உள்ள ரெஸ்ட்ஹௌஸ் மட்டும் கட்டிவிட்டால் அதனுடைய பொது மக்களுக்கு ஏந்தலிதமான லாபமும் கிடையாது, அவ்விதம் ரெஸ்ட்ஹௌஸ் இருந்தால், அதில் மந்திரியோ அல்லது அது போன்ற ஆட்களோ வந்து தங்குவதற்குதான் வசதியாக இருக்கும். ஆனால் நூற்றுக்கணக்காக அங்கே வருகின்றவர்களுக்கு ஏந்தலிதமான பயனும் இல்லை. ஆகவே இந்த வசதிகளை எல்லாம் அந்த இடத்தில் செய்து கொடுப்பதற்காக திட்டங்களை போட்டு, “மாஸ்டர் பிளான்” என்ற முறையில் திட்டம் தயார் செய்து வேலை செய்தால் தான் ஓரளவு மக்களுக்கு இது பயன்படும். அதற்கான வழிவகைகளை சர்க்கார் செய்யவேண்டும் என்று கோரிக்கொண்டு, அதற்கான உதவிகளையும் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு எனது வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

1
p.m. * SRI T. SAMPATH : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கிரான்ட்ஸ்-இன்-எயிட் என்ற தலைப்பிலே அமைச்சர் அவர்கள் கோரி இருக்கும் மானியத்தை ஆதரித்து இரண்டொரு கருத்துக்களைச் சொல்ல முன் வந்திருக்கிறேன்

இந்த மானியத்தை நான் மிகவும் முக்கியமாகக் கருதுகிறேன். ஏனென்றால் எந்த அளவிலே அரசாங்கம் நகராட்சி மன்றங்களுக்கும், ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கும் பண உதவி செய்கின்றதோ அந்த அளவுக்குத் தான் நகராட்சி மன்றங்களிலும், ஸ்தல ஸ்தாபனங்களிலும் மக்களுக்குப் போதுமான அளவுக்கு குடி தண்ணீர் திட்டங்கள், சாக்கடைத் திட்டங்கள், நல்ல ரஸ்தாக்கள் இது போன்ற நல்ல காரியங்களெல்லாம் நல்ல முறையிலே செய்யக்கூடும்

அமைச்சர் அவர்களுடைய குறிப்பிலே 144 லட்சம் ரூபாய் இதற்காக ஒதுக்கியிருப்பதாகவும், அதிலே 112 லட்சம் ரூபாய் ரோட், பாலங்கள் அபிவிருத்திக்காகவும், 24 லட்சம் ரூபாய் சென்னை நகர சேரி ஒழிப்புத் திட்டத்திற்காகவும், வீட்டு வசதிக்காகவும், 8 லட்சம் ரூபாய் குடி தண்ணீர், சாக்கடைத் திட்டங்களுக்காகவும் ஒதுக்கப்பட்டிருப்பதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதிலே குடி தண்ணீர் திட்டத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்ட தொகை மிக மிகக் குறைவாக இருக்கிறது என்று நான் கருதுகிறேன்.

குடி தண்ணீர் திட்டம், சாக்கடைத் திட்டம் ஆகிய இரண்டும் மிகவும் முக்கியமான திட்டங்கள். இன்றைக்கு பல நகரங்களில் குடி தண்ணீர் திட்டம் அமுலாக்கப்பட்டதன் காரணமாக, காலரா போன்ற தொத்து நோய்களை அகற்ற முடிந்திருக்கிறது. ஆகையால் இந்தத் தொகையை இன்னும் அதிகரிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

25th March 1959]

[Sri T. Sampath]

மேலும் அமைச்சர் அவர்களுடைய குறிப்பிலே, இந்தத் தொகைகள் கடனாகக் கொடுக்க திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது—மான்யமாகக் கொடுக்க முடியாது—என்ற விஷயத்தைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். முன்பெல்லாம் குடிதண்ணீர் திட்டத்திற்கு தொகையானது மான்யமாகக் கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. இது விபரம் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். இப்போது கடனாகக் கொடுக்கிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். கடனாகக் கொடுப்பதிலே தாராளமாகக் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும் நகராட்சிகளுக்கு கொடுக்கக்கூடிய பணத்தை வட்டியோடு கூட அரசாங்கம் வசூல் செய்யப்போகிறது. ஆகையால் எந்த அளவு தாராளமாகக் கொடுக்கிறோமோ, அந்த அளவு துரிதமாக வேலைகள் நடக்கும்.

அமைச்சர் அவர்களுடைய குறிப்பிலே சாக்கடைத் திட்டங்களை ஏற்றுக் கொள்ளும் நகராட்சிகளுக்கு அரசாங்கம் உதவி செய்யும் விஷயமாக அரசாங்கத்தின்கொள்கை பற்றிச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது அதன்படி நகராட்சி மன்றங்கள் வார்டர் அண்டு டிரெயினேஜ் டாக்ஸ் இவைகளை அரசாங்கம் எந்த அளவில் விதித்து வசூலிக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறார்களோ அந்த அளவில் வரியை விதித்து வசூல் செய்ய வேண்டும். அந்தத் தொகை சாக்கடைத் திட்ட முதலீடுகளுக்குக் குறைவாக இருக்கிறது என்று நகராட்சி கருதினால், அப்படி துண்டு விழும் தொகையை அரசாங்கம் ஈடு செய்யும் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். பொதுவாகப் பார்த்தால் நகராட்சி மன்றங்களிலும், ஸ்தல ஸ்தாபனங்களிலும் தற்பொழுது நிதி நிலையானது திருப்தி இல்லாமல் இருக்கின்றது. தாங்களே இம்மாதிரியான பெரிய திட்டங்களைச் செய்ய முடியாத காரணத்தினால் அரசாங்கத்தினுடைய உதவியை நாடுகிறார்கள். நம்முடைய மாண்புமிகு மட்டும் இந்த கஷ்டம் இருக்கிறது என்பதல்ல. மற்ற மாகாணங்களிலும் இந்தக் கஷ்டம் இருக்கிறது. பொதுவாக இந்திய யூனியனில் இருக்கிற எல்லா ஸ்தல ஸ்தாபனங்களும் அரசாங்கத்தின் உதவியை இது போன்ற திட்டங்களுக்காக நாடவேண்டியிருக்கிறது. இப்போது இருக்கிற நிலையில், நகராட்சிகளை எடுத்துக்கொண்டால் எல்லா நகர சபைகளிலும் வரி விதிப்பானது மிகவும் உயர்வாக இருக்கிறது. குறிப்பாக என்னுடைய நகராகிய கும்பகோணத்தை எடுத்துக்கொண்டால் அங்கே வரி விதிப்பானது 26 சத வீதத்திற்கு மேல் அதிகரித்து இருக்கிறது. மேலும், முன்பெல்லாம் நகராட்சி மன்றங்கள் டோல் என்ற வரியை வசூலித்து வந்தது. இதன் மூலமாக பெருத்த அளவில் வருவாய் வந்து கொண்டிருந்தது. Toll-ஐ எடுத்து விட்டு அரசாங்கம் நகர சபைகளுக்கு நஷ்ட ஈடாக மான்யம் கொடுக்கிறது. அரசாங்கத்திடமிருந்து இப்போது கிடைக்கக் கூடிய மான்யம் மிக மிகக் குறைந்த தொகையாக இருக்கிறது. ஆக இப்போது நேரடியான வரி விதிப்பு அதிகமாக இருப்பதால், நகராட்சி மன்றங்களினால் மேற்கொண்டு வரியை அதிகப்படுத்தி நிதி வசதி செய்து கொள்ள முடியவில்லை. ஆகையால் அரசாங்கம் தன்னுடைய கொள்கையை திட்ட வட்டமாகத் தெரிவித்து விட வேண்டும். மான்யமாகக் கொடுக்க முடிந்தால் கொடுக்கிறோம் என்று சொல்ல வேண்டும். அப்படி மான்யமாகக் கொடுக்க இயலாவிட்டால், நகராட்சிகள் கடனாகக் கொடுங்கள் என்று கேட்கிறார்கள், அப்படி கடனாகவாவது தாராளமாகக் கொடுத்து உதவ வேண்டும். கடனாகக் கொடுத்து உதவ முடியாவிட்டாலும் அந்தந்த நகராட்சிகளுக்கு அந்தந்த நகரங்களிலே அல்லது ஜில்லாக்களிலோ கடன்கள் எழுப்பிக்கொள்ள அதிகாரம் கொடுக்கவேண்டும். அவர்களுக்கு அந்த அதிகாரத்தைக் கொடுத்தால், நல்ல வகையிலே அந்த நகரத்திலேயோ அல்லது அந்த ஜில்லாவிலேயோ கடன்களையோ அல்லது டிப்ன்சரோ எழுப்பி இந்த நல்ல திட்டங்களைச் சாதித்துக்கொள்ள முடியும்.

அடுத்தபடியாக நகராட்சி மன்றங்களுக்கு தூசியற்ற சாலைகளைப்போடுவதற்காக 10 லட்சம் ரூபாய் மான்யமாக கொடுக்க ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இது மிகவும் வரவேற்கக்கூடிய ஒரு திட்டம். இதற்கு ஒதுக்கப்பட்ட இந்தத் தொகை போதாது என்று எண்ணுகிறேன். இந்த மான்யத்தை நல்ல வகையில் நகரசபைகள் பயன்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும்.

[Sri T. Sampath]

[25th March 1959]

அடுத்தபடியாக பஞ்சாயத்துக்களுக்கும், ஜில்லா போர்டுகளுக்கும் கிராமப்புற ரஸ்தாக்களைப் பராமரிக்க 5 லட்சம் ரூபாய் மான்யமாகக் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இது மிகவும் வரவேற்கக் கூடிய விஷயம். நம்முடைய மாகாணத்தில் கிராமங்கள் அதிகம். கிராமங்கள் மிகுதியாக இருப்பதால் கிராமங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு தான் மாகாணம் வளர்ச்சி அடைய வேண்டும். ஆகவே ஒவ்வொரு கிராமங்களுக்கும் இணைக்க ரோடு வசதிகள் மிக மிக முக்கியமானது. எங்கள் ஜில்லா வான தஞ்சை ஜில்லாவிலே பல கிராமங்களில் ரோடு வசதியே இல்லை. இருக்கக் கூடிய ரோடுகளும் மிகவும் சீர்கேடான நிலையில் இருக்கின்றன. அத்துடன் தற்போது இருக்கக்கூடிய நிலையில் வட்டார அபிவிருத்தி திட்டத்தின் கீழ் 30,000 ரூபாய் தான் கிராம ரோடுகளைச் செப்பனிடவதற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இது மிகமிகக் குறைந்த தொகை. இந்தத் தொகையை வைத்துக்கொண்டு ரோடுகளைப் போடுவதும், பாலங்களைத் திருத்தி அமைப்பதும் முடியாத காரியம். ஆகவே இந்தத் தொகையை அதிகமாக்க வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக அமைச்சர் அவர்களிடையே குறிப்பிலே வெள்ளை அறிக்கை சம்பந்தமாக சில சிபாரிசுகளை உடனடியாக அமுலுக்குக் கொண்டு வரப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். முதலில் சென்னை கார்ப்பொரேஷன் சட்டத்தை திருத்தப்போவதாக சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த தருணத்தில் நான் அமைச்சர் அவர்களை ஒன்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். வெகு காலமாக டிஸ்ட்ரிக்ட் முனிசிபாலிட்டிஸ் ஆக்டைத் திருத்தப் போகிறோம் என்று சொல்லிக்கொண்டு இருக்கிறோம். நீண்ட கால அமைப்பாக மாற்றப் போகிறோம், நகராட்சி மன்றங்களுக்கு அதிக அதிகாரத்தைக் கொடுக்கப் போகிறோம் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆகையால் விரைவில் டிஸ்ட்ரிக்ட் முனிசிபாலிட்டிஸ் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAGI : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த உதவி மான்யக் கோரிக்கையிலே பேசுவதற்குக் கொடுத்திருக்கிற காலம் குறைவாக இருப்பதால், ஒன்றைக் குறித்து மாதிரம் பேசி முடித்து விடலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

சென்னை நகராண்மைக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் இந்த மான்யம் 144 லட்ச ரூபாய் அளவுக்கு இருப்பதில் 6 லட்சம் அல்லது 6½ லட்சம் ரூபாய் வரக்கூடிய நிலையில் பணத்தை ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக வீதி வசதிகளுக்காக 5 லட்சம் ரூபாயை ஒதுக்கி வைத்திருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு ஏதாவது ஒரு கோரிக்கை மூலமாக மக்களுக்கு நல்ல காரியத்தைச் செய்தோம் என்று எடுத்துக் கூற முடியும் என்றால் இந்த உதவி மான்யக் கோரிக்கையினால் தான் என்று சொன்னால் மிகையாகாது. வீதி வசதி, குடி தண்ணீர் வசதி, பாதாளச் சாக்கடை வசதி முதலியவைகளை உடனடியாக மக்களுக்குக் கொடுத்தால், அவைகளைக் கண்டவுடனே மிக மிக மகிழ்ச்சி அடைந்து, அரசாங்கம் நமக்கு நல்ல முறையில் வசதிகளைச் செய்து வருகிறது என்று பாராட்டுவார்கள். மற்ற காரியங்களைக் காட்டிலும் இந்தத் துறையில் அதிக கவனம் செலுத்தி துரிதமாக இவைகளைச் சிறந்த முறையில் செய்து கொடுத்தால், அதனால் மக்கள் முன்னேற்றம் இருக்கும் அதோடு அரசாட்சி முன்னேற்றம் இருக்கும்.

சென்னை நகரத்தை எடுத்துக்கொண்டால் இந்த ஆண்டு போட்டிருக்கக் கூடியது ஒரு பற்றாக்குறை பட்ஜெட். கிடைக்கக் கூடிய பணம் போதாத நிலை இருக்கிறது. போதாத நிலை இருந்தும் இப்போது கொடுக்க வேண்டிய தொகையில் கருணை காட்டி கொடுக்காவிட்டால் நகர சபையின் கதி என்ன ஆகும் என்று சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். நமது மாநிலத்திற்குத் தலைநகரம் சென்னை. அன்னியர்கள் இங்கே வரும்போது நாம் அடைந்திருக்கிற பல முன்னேற்றங்களைக் காட்டி பெருமைப்படுகிறோம். அவர்களை சென்னை நகர வீதிகளில் அமைத்துக்கொண்டு போகிற போது போகிற ஊர் வீதியிலுள்ள குண்டு குழிகளில் விழுந்து உள்ளே இருப்ப

25th March 1959] [Srimathi T. N. Anandanayagi]

வர்களை தூக்கிப் போட்டுக் கொண்டு போகுமானால், அவர்கள் நாம் அடைந்திருக்கிற முன்னேற்றத்தைப்பற்றி மறந்து, ரோடுகள் மிகவும் மோசமாக இருக்கிறதே என்று வெளியே சொல்லாவிட்டாலும் கூட நினைத்துக் கொண்டு போவார்.

சென்னை நகரத்திற்கு இன்னொரு சாபம். இங்கே ஓடுகிற பஸ்களை அரசாங்கம் நடத்துகிறது. மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் டாக்சேஷன் இருப்பதால் இந்த பஸ்களைத் தனியார் நடத்தி வந்தால் அவர்களிடம் வரிப்பணத்தை வாங்குவோம். பஸ்களை தேசிய மயமாக ஆக்கியிருப்பதால், இதிலே வரிப்பணத்தை நகராண்மைக் கழகத்திற்குக் கொடுக்காமல் வீதிகளை மட்டும் நன்றாக வைத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்றால் எப்படி முடியும்? இப்படி மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் டாக்ஸேஷனில் எங்களுக்குக் கிடைக்க வேண்டியது 67 லட்சம். ஆனால் கிடைப்பது 5 லட்சம் ரூபாய். நல்ல சாம்பாருக்கு வாசனைக்காக ஒரு பெருங்காயத் துண்டைப்போடுவது போலக் கொடுக்கிறார்கள். அவர்கள் கொடுக்கக் கூடிய பணத்தைக் கொண்டு நகரிலுள்ள எல்லாச் சாலைகளையும் எப்படி பராமரிக்க முடியும். அப்படி பராமரிக்க முடியவில்லையென்றால் கெட்ட பெயர் வாங்கிக் கொள்ளட்டும், வாங்குவது நகரசபை தானே, நமக்கு என்ன என்ற முறையில் இருக்கிறார்கள். இதைப்பற்றி பல ஆண்டுகளாக நகராட்சி மன்ற அங்கத்தினர்கள் எடுத்துச் சொல்லியும், அங்கத்தினர்கள் தூதுக் குழு அமைத்து அமைச்சரைக் கண்டு அதிகமாக ஒதுக்குங்கள் என்று கேட்டபோதிலும், அதைப்பற்றி காதிலேயே வாங்கிக் கொள்ளாமல் எதிர் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னது போல மாற்றுத்தான் குணத்தை என் எங்களுக்குக் காட்டுகிறார்கள் என்று நான் கேட்கிறேன். எதற்காக நான் கூறுகிறேன் என்றால், வட சென்னையிலுள்ள வீதிகளவருந்தத்தக்க நிலையில் இருக்கின்றன. பராமரிப்புக்கூடச் செய்வதற்குப் பணம் இல்லாமல் திகைக்கிறோம். வீதிகள் சரியாகப் பராமரிக்கப்பட்டாமல் புதிதாக வீதிகள் போடுவதென்றால், இதைக் காட்டிலும் அதிகச் செலவாகும். ஆகையால், புதியதாக ரோடுகள் போடுவதோடு, ரோடுகள் பராமரிப்புக்கும் பணம் கொடுத்துவ வேண்டும்.

புதிதாக இயற்றப்பட்ட பஞ்சாயத்துச் சட்டத்தில் ஜனத்தொகை அடிப்படையில் தலைக்கு நாற்பது நயே பைசே அளவுக்கு பஞ்சாயத்துக்கு மாட்சிங் கிராண்ட் கொடுப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆனால், 17 லட்சம் ஜனத்தொகையுள்ள சென்னை நகருக்கு இத்தனை பணம் கொடுத்தால் போதாது. இந்த வகையில் ஐந்து லட்சம் ரூபாய் எங்களுக்குக் கொடுப்பதானது போதாது. பஞ்சாயத்துப் பகுதியில் தலைக்கு நாற்பது நயே பைசே வீதம் கொடுப்போம் என்று கூறுகிறார்கள். ஆனால், சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்து மாதிரி என் இந்தப் பராமட்சம்? நகர மக்களை டிஸ்க்ரிமினேஷன் செய்தால் அரசியல் சட்டப்படியே கூட அது தவறாக முடிந்துவிடும். இதையெல்லாம் அபிமினிஸ்ட்ரேஷன் வகையிலே, அன்றாட அலுவல்கள் என்ற வகையில் கவனித்துச் செய்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

சென்னை நகரில் பெரிய வீதிகளில் ஒருசிலதான் ஹைவேஸ் பொறுப்பில் இருக்கின்றன. வால்டாக்ஸ் ரோடு, பூந்தமல்லி ரோடு, மவுண்ட் ரோடு போன்ற பெரிய பெரிய வீதிகள் அரசாங்க ஹைவேஸ் இலாகாவின் கீழ் வந்தும் குறிப்பாக வால்டாக்ஸ் ரோடு கேப்பாரற்று இருந்தது. இப்பொழுதுதான் ரிபர் ஆகிக்கொண்டு வருகிறது. 'வடக்கு வாழ்கிறது தெற்கு தேய்கிறது' என்று சொல்வார்களை அதைப்போல சொல்ல வேண்டுமானால், வீதிகள் பராமரிப்பைப் பொறுத்தவரையில், சென்னை நகரில் 'தெற்கு வாழ்கிறது, வடக்கு தேய்கிறது' என்று சொல்லத்தக்க முறையில்தான் இருக்கின்றன. வட சென்னையைப் பொறுத்த வரையில் இன்னும் சற்று அதிகமாக கவனம் செலுத்துவதற்காக, அதிகமான தொகையை ரோடுகளுக்கு என்று நகரசபைக்குக் கொடுத்து அழகான ரோடுகளைப் போட்டுவிட்டால், அதுவும் சிறு சிறு ரோடுகளை நல்லமுறையிலே போட்டுவைத்தால், பராமரிப்புக்குத்தான் செலவாகுமே தவிர, அதிக நஷ்டம் ஏற்படாது. கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய காலத்தில் சென்னை

[Srimathi T. N. Anandanayagi] [25th March 1959]

நகரத்தில் நல்ல வேலை நடந்தது என்று எண்ணுவதற்கேற்ப அதிகமான லட்ச ரூபாய்களை நகர சபையாருக்குத் தாராளமாகக் கொடுக்கும்படி கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

*SRI M. R. KANDASWAMI MUDALIYAR : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இப்பொழுது கொண்டுவந்திருக்கும் ஸ்தல ஸ்தாபனத்தைப் பொறுத்து ரூ. 1,44,39,600 மான்யம் ஒதுக்கியிருப்பதை வரவேற்று மகிழ்ச்சியுறுகிறேன். இருப்பினும், இந்தத் தொகை போதாது, இன்னும் அதிகம் ஒதுக்கியிருக்கவேண்டும் என்று நான் கருதுகிறேன். அரசாங்கம் ஓரளவுக்கு இப்பொழுது ஸ்தல ஸ்தாபனங்கள், கிராமப் பஞ்சாயத்துக்கள் முதலிய இடங்களில் ரோடு வசதி, குடி தண்ணீர் வசதி, சாக்கடை வசதி இவைகளை யெல்லாம் அபிவிருத்தி செய்யவேண்டுமென்ற முறையிலே பல திட்டங்களைப்போட்டு, இதுவரையிலும் அபிவிருத்தி வேலைகளை நடத்திக்கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இருப்பினும், கிராமப் பஞ்சாயத்துக்களுக்கு நிதிவசதி இல்லாத காரணத்தால் பற்பல குறைகள் இருப்பதினால் ஓரளவு கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை நிவர்த்திப்பதற்கு இப்பொழுது கிராமப் பஞ்சாயத்துக்களுக்கு ஒதுக்கியிருக்கும் தொகை, ரோடு வசதிக்கும், ஜல தாரை வசதிக்கும், குடிதண்ணீர் வசதிக்கும் குறைவாக இருக்கிறது, இது போதாது என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் எந்த நிதியிலிருந்து எடுத்தாவது அதற்கு அதிகத் தொகையை வரவழைத்து சரியான முறையில் கிராமங்களுக்கு வசதி செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாகச் சொல்லவேண்டுமானால், பட்டுஜட் உரையிலே கூட நான் ஒரு குறையைச் சொல்லியிருக்கிறேன். எனது தொகுதியிலுள்ள ஆட்டையாம்பட்டி கிராமத்திலுள்ள பஞ்சாயத்தில் ஜலதாரை விஷயம் இன்னும் பூர்த்தியாகவில்லை. பக்கத்தில் குடிதண்ணீர்க்கிணறு இருக்கிறது. காய்கறி மார்க்கெட்டு, பலகாரக்கடைகள் இருக்கின்றன, சாக்கடை ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. முழங்கால் அளவு தண்ணீர் தேங்கிக்கொண்டு, அதில் உற்பத்தியாகும் கொசுக்கள், கிருமிகள் நாக்கள் அந்தப் பலகாரத்தில் உட்கார்ந்துகொண்டு அதனால், பலவிதமான வியாதிக்கு மக்கள் ஆளாகிறார்கள். அதை நிவர்த்திப்பதற்கு பஞ்சாயத்து ஏரியாவிலிருந்து சுமார் இரண்டு மூன்று பர்லாங்குக்கு சாக்கடையைக் கட்டிக்கொண்டு சென்றால் தான் ஏரியிலே கொண்டுபோய்ச் சேர்க்கமுடியும். அந்த அளவு ஒரு பஞ்சாயத்தினுடைய நிதி நிலைமை இருக்கமுடியுமா என்றால் இருக்க முடியவே முடியாது. அதிலும் கிராமப் பகுதி மக்களுக்காக நாம் காட்டியிருக்கும் பல திட்டங்கள்-கல்வி, ரோடு, சுகாதாரம், ஆஸ்பத்திரிகள் முதலிய திட்டங்களுக்கெல்லாம் அவர்கள் நன்கொடை கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆட்டையாம்பட்டி, சென்னகிரி, பாப்பாரப்பட்டி கிராம மக்கள் மிகவும் விவசாயிகள், நெசவாளிகள், இவர்கள் பொருளாதாரத் துறையில் வருமானத்தை உடையவர்கள் அல்ல. ரோடு வசதி இருக்கிறதா என்றால், அது மிக மிகக் குறைவு. நேற்றும் அந்தப் பிரச்சினையைச் சொன்னேன். சென்ற ஆண்டிலும் சொல்லியிருக்கிறேன். மராமத்து அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் சென்ற இரண்டு மாதங்களுக்கு முன்னால் விண்ணப்பம் ஒன்று கொடுத்திருக்கிறேன். நான் இருக்கும் ஊருக்கும் ஆட்டையாம்பட்டி என்ற இடத்திற்கும் ஒரு மைல் தூரம் இருக்கிறது. இந்த ரோடு பத்தாண்டுக்கு முன்னால் போடப்பட்டது. பிரக்கா டெவலப் மென்ட் திட்டத்தின் கீழ் போட்ட ரோடு அது இதுவரை ஜல்லி போடாததால், முழங்கால் அளவுக்குப் பள்ளம் விழுந்து, மக்கள் கால்நடையாக வரக்கூட லாய்க்கில்லாத முறையில், வரக்கூடியவர்கள் திட்டிக்கொண்டு போகக்கூடிய முறையில் இருக்கிறது. கிராம மக்கள் பல நூற்றாண்டுகளாக ரோடுக்காக ஸெஸ் நிதி கொடுத்தும், கவனிப்பாரற்ற நிலையில் இருக்கிறது கிராம மக்களுக்கு நாம் பல துறைகளில் வசதி செய்தாலுங்கூட ரோடு வசதி, சுகாதார வசதி இவை மிக மிக பின்னணியில் இருக்கின்றன. ஆகையால், அந்த ரோடை அவசியம் உடனடியாக அமைச்சர் அவர்கள் போடுவதற்கான ஏற்பாட்டைச் செய்வதோடு சாக்கடைத் திட்டத்தையும் கவனிக்கவேண்டும். சாக்கடை வசதி இல்லாததால் சுகாதாரம் கெட்டு,

25th March 1959] [Sri M. R. Kandaswami Mudaliar]

பல நோய்களை உண்டாக்கக் கூடிய நிலைமை இருப்பதால், அந்த விஷயத்தையும் கவனித்து உடனடியாக அந்தச் சாக்கடையைக் கட்டிக்கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆட்டையாம்பட்டி கிராமத்தைப்பற்றி இப்பொழுது சமீபத்திலே கலெக்டர் அவர்கள் அதைக் குறிப்பிடாமல் விட்டுவிட்டிருக்கிறார். பருவமழை இல்லாததால், ஒரு குடும் தண்ணீர் ஒரு அணுவுக்கு வாங்கி மக்கள் குடித்தார்கள். ஒரு குடும் தண்ணீர் ஒரு அணுவுக்கு வாங்கிக் குடிக்கும் பிரதேசத்தை பஞ்சப் பிரதேசம் என்று பிரகடனப்படுத்தி, கிஸ்தி வஜா செய்யக்கூடிய அளவிலே நிலைமை இருக்கிறது. அதனால் பஞ்சாயத்துக்கள் எடுத்துக்கொள்ள முடியாத நிலைமையில் இருப்பதால், சாக்கடைத் திட்டத்தையும் பூர்த்தி செய்து கொடுத்து, குடிதண்ணீர் வசதியையும் ஏற்படுத்துவதற்கும், அதிக பணம் ஒதுக்கவேண்டும்.

ராசீபுரம், திருச்செங்கோடு டவுன்களிலே குடி தண்ணீர் வசதிக்காக விண்ணப்பங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பக்கத்திலே காவிரி இருப்பதால், அந்த ஜலத்தைக் கொண்டு வந்து குடி தண்ணீர் வசதி செய்வதற்காக அரசாங்கம் உடனடியாகக் கடன் கொடுத்து, குடிதண்ணீர் வசதியை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமாய்க் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதோடு, பாப்பாரப்பட்டி, சென்னகிரி, ஆட்டையாம்பட்டி இதுபோன்ற இடங்களில், உள்ளவர்கள் ஒரு கிராமத்திலிருந்து மற்றொரு கிராமத்திற்குப் போய் தங்களுடைய பொருள்களைச் சந்தைக்கு எடுத்துக்கொண்டு போக வேண்டுமென்றால் கூட ரோடு இல்லை. அம்மாதிரி கிராமப் பகுதிகளின் விஷயத்தில் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்தி, அதற்கேற்ற முறையில் சில தொகை அதிகமாக ஒதுக்கி, கிராம ரோடுகள் அமைத்து, சுகாதார வசதியான சாக்கடையை கட்டிக்கொடுக்க அதிகத் தொகை ஒதுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை இத்துடன் முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI K. ANBAZHAGAN : கனம் உதவித் தலைவர் அவர்களே, இன்று எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட இந்த மானியத்தைக் குறித்து அதன் பேரில் கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுத் தீர்மானத்தையொட்டி சில கருத்துக்களை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன், இந்த மானியத்தின் மூலமாகத் தான், பொதுவாகவே மக்கள் நெருக்கமாக இருக்கும் நகரசபைகளிலேயும், அதேபோல் மேஜர் பஞ்சாயத்துக்களிலேயும் பல சீர்திருத்தங்களை நிறைவேற்ற வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள். அந்த முறையிலே மக்கள் நிரம்பி இருக்கும் இடத்திற்குப் பல்வேறு வகையான திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு இந்த மானியத்தில் ஒதுக்கியுள்ள தொகை போதுமா என்ற கருத்தை நெருக்கடியோடு வாழ்கின்ற மக்கள் சார்பில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில், மக்கள் தொகை மிக வேகமாக வளர்ந்து வருகிறது. மக்கள் தொகை மிக வேகமாக வளர்ந்து வருகின்ற காரணத்தால் போக்குவரத்து அதிகப்பட்டுக்கொண்டு வருகிறது. சென்னை நகரில் போக்குவரத்து அதிகப்படுவதற்கு பல்வேறு முக்கியமான காரணங்கள் இருக்கின்றன. இரண்டு ரயில்வே நிலையங்களும்—மிகப் பெரிய நிலையங்கள்—ஒரு பெரிய துறைமுகமும் இருக்கும் காரணத்தால், இன்னும் பல்வேறு காரணத்தால் போக்குவரத்து வளரும்போது, இந்தச் சென்னை நகரத்தில் உள்ள பெரும் சாலைகளை நல்ல முறையிலே பாதுகாப்பதற்கு அரசாங்கம் உண்மையாகவே போதுமான கவனம் செலுத்தவில்லை, போதுமான பணம் ஒதுக்கவில்லை யென்பதை நான் வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரத்திலே பஸ் போக்குவரத்தை அரசாங்கம் மேற்கொண்டதற்குப் பின்னால், பஸ் போக்குவரத்து காரணமாக ரோடு தேய்கிறது என்பதை நகராட்சி மன்றத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் திரும்பத் திரும்ப எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பஸ் போக்குவரத்து மிக அவசியம் என்று கருதும் அரசாங்கம், அந்த பஸ் ஓடுவதற்கு நல்ல சாலை அவசியம் என்பதை மறந்துவிடக் கூடாது. சாலைகள் எவ்வளவுக்கெவ்வளவு பழுது

[Sri K. Anbazhagan]

[25th March 1959]

செய்யப்படுகின்றனவோ, அவ்வளவுக்கவ்வளவு பஸ் பாழாகாது. பஸ் எவ்வளவுக்கவ்வளவு பாழாகாமல் இருக்கிறதோ அவ்வளவுக்கவ்வளவு அரசாங்கம் கூட கொஞ்சம் பாழாகாது. பாழாவதற்கு இடம் இல்லாமல் இருக்கவேண்டுமானால், நெடுஞ்சாலைக்கும், அதைப் பழுது செய்வதற்கும் ஒதுக்கிய தொகை அதிகப்படுத்தப்படவேண்டும்.

மத்திய சர்க்காரின் பொறுப்போடு ஒட்டியிருக்கும் நெடுஞ்சாலைகளை சிமென்ட் போட்டுக் கட்டுவதற்கு அரசாங்கம் உடனடியாக நடவடிக்கை மேற்கொள்ளவேண்டும். 'கான்கிரீட்' ரஸ்தாவாக இருந்தால்தான் நல்லதாக இருக்கும் தார் ரஸ்தாவாக இருந்தால், அதிலும் குற்றமுள்ளதாகப் போடப்படுமானால், தார் போடப்படும் இடம் சற்று மோடாகவும், இயற்கையாக இருக்கும் இடம் பள்ளமாகவும் மாறி, சில காலம் பொறுத்து பள்ளமாக இருந்த இடத்திற்கு மட்டும் தார் போடும்போது, முதலில் தார் போட்ட இடம் பள்ளமாக மாறியும், இப்படியாக மேடு பள்ளம் என்ற முறையில் தார் போடும் முறை இருக்கிற காரணத்தால், புதிதாகப் போடப்படுவதில், பழைய ரஸ்தாக்களைப் பழுதுபார்க்கும்போது, அவை போதுமான அளவு நன்மை தரவில்லை; போக்குவரத்துத் தொல்லைக்கு ஆளாக நேருகிறது. எனவே, அந்தத் துறைக்கு ஒதுக்கிய மான்யத்தை அதிகப்படுத்துவதற்கு, மத்திய சர்க்காரிடத்தில் அதிகமாகக் கேட்டே, மத்திய சர்க்காரே துணை செய்தோ, அதிகத் தொகை ஒதுக்கவேண்டும். இன்று இதற்கு ஒதுக்கியிருப்பது குறைவு என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில், சேரிச் சீர்திருத்தத்தைப்பற்றி மிக இன்றியமையாத கடமை ஒன்று இன்றையதினம் இந்த அரசாங்கத்திற்கு இல்லை என்பதை நான் நினைவூட்டுவேன். சேரிச் சீர்திருத்தத்திற்கு 1958-59-வது ஆண்டு பட்ஜெட்டிலே ஒதுக்கிய தொகை 17½ லட்சம் ரூபாய்; ஆனால், செலவழிக்கப்பட்ட தொகை ஐந்து லட்சம் ரூபாய். பதினேழரை லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியதாக பட்ஜெட்டிலே தெரிவித்து, ஐந்தே லட்சம் ரூபாய் மட்டும்தான் செலவழித்தார்கள் என்றால், சேரிச் சீர்திருத்தத்திலே இந்தச் சர்க்காருக்கு எவ்வளவு அக்கறை இருக்கிறதென்பதை அது வெளிப்படையாகக் காட்டுகிறது. வேண்டுமானால், சேரியிலே கூட்டம் போட்டுப் பேசும்போது, 'உங்களுக்காகத்தான் மந்திரியாக இருக்கிறோம்' என்று சொல்லிக்கொண்டாலும், அவர்களைச் சேர்ந்தவர்களுக்குப் 17½ லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியவர்கள் எந்தக் காரணத்தினால் ஐந்து லட்சம் ரூபாய் அளவோடு அந்தச் செலவை நிறுத்திக்கொண்டார்கள் என்பது புரியவில்லை. அந்தத் தொகை முழுவதையும் செலவு செய்திருக்கவேண்டும். இன்றையதினம் நடைபாதையிலே வாழும் மக்கள், சென்னை நகரத்தில் மட்டும் ஏறாயிரம், எண்ணியும் குடும்பங்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய குடும்பம் முழுவதும் நடைபாதையிலேயே எல்லாக் கடமைகளையும் முடித்துவிடுகின்றனர். சேரி மக்களை எடுத்துக்கொண்டால், சென்னை நகரத்தில் மட்டும் அவர்கள் இரண்டு லட்சம் பேர்கள் இருக்கிறார்கள்.

சென்னை நகரத்தில் வாழக்கூடிய சேரிவாழ் மக்களுக்கு, அதாவது இரண்டு லட்சம் பேர்களுக்கு, ஒதுக்கிய 17½ லட்சம் ரூபாயில் செலவு செய்து ஐந்து லட்சம் ரூபாய் என்றால் இந்த அரசாங்கம் சேரிவாழ் மக்களிடத்தில் என்ன அக்கறை கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பது நன்றாகத் தெரியவரும். அதைப் பார்க்கும்போது இந்த திட்டம் எப்படி நிறைவேற்றப்படும் என்று யோசிக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. மறுபடியும் இந்த ஆண்டில் 15 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியதாகவும் சென்னை கார்ப்பொரேஷன் மூலமாக செலவழிக்கத்தக்க அளவு ஒதுக்கியதாக குறிப்பு காட்டப்பட்டு அதில் ஆறு லட்சம் ரூபாய் செலவழிக்கப்படாமல் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

"DEDUCT—Lump sum deduction for lag in execution of Slum Clearance Schemes" என்று குறிப்பு காட்டி ஆறு லட்சம் ரூபாய் கழிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த ஆண்டிலாவது அந்தக் கழிவு குறிப்பு இல்லாமல் முழு அளவையும் செலவழிக்க

25th March 1959] [Sri K. Anbazhagan]

என் வகை செய்யக்கூடாது என்று நான் கேட்கிறேன். இந்த அவையில் இதற்கு முன்னால் நான் பேசியபோது சேரி சீர் திருத்தத்தில் பல கட்டங்கள் வகுக்கப்பட வேண்டுமென்றும், அதில் ஒரு கட்டம் இருக்கிற சேரியை சற்று ஒழுங்குபடுத்துவதற்காக சகல வசதிகளையும் அவர்களுக்குத் தேடித்தருவதற்கு ஒரு நிதி இருக்க வேண்டும் என்றும், எவ்வாறு சேரியிலிருந்து கூட்டத்தை குறைப்பதற்கு வழி காண வேண்டும் என்றும், போதிய வீடுகள் கட்டித் தருவதற்கு நிதி இருக்கவேண்டும் என்றும், இப்பொழுது சென்னை நகரத்திலுள்ள சேரி களை சீர்திருத்தம் செய்ய வேண்டுமென்றால் மூன்று அல்லது நான்கு ஆண்டுகள், அல்லது ஐந்தாண்டு திட்டம் என்று பேசுகிற மாதிரி, ஒரு ஐந்தாண்டு காலத்திற்கு குறைந்தது இரண்டு கோடி ரூபாயாவது ஒதுக்கி செலவு செய்தால் ஒழிய இந்த திட்டம் நிறைவேறுது என்ற கருத்தை நான் முன்பே தெரிவித்திருக்கிறேன். அதையே இப்பொழுதும் நிலை வூட்டுகிறேன். அப்படி ஐந்தாண்டு காலத்தில் இரண்டு கோடி ரூபாய் செலவழிக்க வேண்டுமானால் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ஏறத்தாழ 40 அல்லது 50 லட்சம் ரூபாய் செலவழித்தால் ஒழிய இந்தக் கட்டமை நிறைவேறுது. எவ்வளவுதான், சேரி வாழ் மக்களுக்கு நாம் நல்ல வாய்ப்பினைத் தேடித் தரவேண்டும் என்று விரும்பினாலும் கூட, 11½ லட்சம் ரூபாய் செலவழிக்க வேண்டுமென்றிருந்தால் அல்லது கணக்கில் 17 லட்சம் ரூபாய் செலவழிக் கப்பட்டது என்று இருந்து ஐந்து லட்சம் ரூபாய் கணக்கு எழுதினாலும் கூட இந்த ஆண்டில் கூட ஸ்டேட் இம்ப்ரூவ்மென்ட் டிவிஷனுக்கு 9 லட்சமும், கார்ப்பொரேஷனுக்கு 15 லட்சமும் ஆக 24 லட்சம் செலவழித்தாலும் திட்டங்கள் நல்ல முறையில் நிறைவேறுவதற்கு அது போதுமானது அல்ல. மத்திய அரசாங்கத்திடமிருந்தும் இதற்கு ஏறத்தாழ 50 சத விதிக் அளவு மானியம் பெற வாய்ப்பு இருக்கிறது. அந்த மானியத்தின் அளவும் தரமும் போதாது என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். ஏனென்றால் இவையெல்லாம் ஏழை மக்களுக்கு, தாழ்த்தப்பட்ட மக்க ளுக்கு, பெரும் குறையாக இருக்கிறது. அதன் காரணத்தால் அவர் களுக்கு, மத்திய அரசாங்கம், எவ்வளவோ துறைகளில் வரி வசூலிப் பவர்கள், இன்னும் அதிகப்படியான விகிதாசூதத்தை, 90 சத விதிக் அளவு அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ளும் நிலை இருக்க வேண்டும். பத்து சத விதிக் அளவு மாகாண சர்க்கார் போட்டு அவற்றை வெகு வேகமாக நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இந்த சீர் திருத்தத்தை நிறைவேற்றுகிறபோது சேரிகள் வளர்ந்துகொண்டே போனால் அது வெளிப்படையாக நகரத்தின் அழகையும் வேறு பல நல்ல நிலையையும் பாழ்படுத்திக்கொண்டே வரும். ஆகவே இந்தத் திட்டம் வெகு வேகமாக நிறைவேற்றப்படவேண்டும். குறிப்பாக மூன்று ஆண்டு காலத் திற்குள் இந்த திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து நிதி உதவி பெறவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதற்கு அடுத்து, இப்படிப்பட்ட சேரிகளில் பெரும்பாலானவை மிகத் தாழ்ந்த இடத்தில் இருப்பதால், பள்ளத்தில் இருப்பதால், மழை பெய்தால் அங்கே தண்ணீர் தேங்கி விடுகிறது. அதனால் அங்குள்ள மக்கள் பல தொல்லைகளுக்கு உள்ளாகிறார்கள். தேங்குகிற தண்ணீர் வெளியே போவதற்கு வழி இல்லாத காரணத்தால் பல வியாதிகள் வளருவதற்கும் இடம் ஏற்படுகிறது. பல குடிசைகளில் ஒரு சாண் அளவுக்குக்கூட தண்ணீர் இருப்பதை நான் பல தடவை பார்த்திருக்கிறேன். சாதாரண மழை பெய்தாலும் கூட அந்த நிலை இருக்கக்கூடாது. ஆகவே இப்பொழுது அந்தந்த இடங்களிலுள்ள சேரிகளை அகற்ற முடியாதோ, அந்தந்த சேரிகளில் வாழுகிற மக்கள் வெளியே சென்று வாழ்வதற்கு வழி இல்லையோ, அந்த வீடுகள் எல்லாம் இடிந்து போனால் அல்லது அந்த இடத்தை உயர்த்த முடியாதோ, அல்லது எந்த அளவுக்கு உயர்த்த முடியுமோ அந்த அளவுக்கு அந்த பள்ளத்தை மோக்கி அல்லது பள்ளமாகவேதான் இருக்கும் என்று சொன்னாலும் அவற்றிலிருந்து தண்ணீர் உடனடியாக வெளியே போவதற்கு வடிகால் கட்டித்தர இந்த சர்க்கார் திட்டமிட்டு அப்படி இருக்கிற சேரிகளை சீர்திருத்துவதற்கு வேண்டிய நிதியை ஒதுக்கவேண்டும். அதை ஒரு குறிப்பிட்ட குழுவின் மூலம்

[Sri K. Anbazhagan] [25th March 1959]

நல்ல முறையில் பரிசீலித்து செலவழிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டு கொள்ளுகிறேன். எங்கெங்கே பள்ளத்தில் சேரிகள் இருக்கின்றனவோ அவற்றை பரிசீலிக்க ஒரு குழுவை நியமித்து அதன் மூலம் ஒதுக்கப்பட்ட தொகை செலவழிக்கப்படவேண்டும். லரிட்டி இம்ப்ரூவ்மென்ட் ட்ரஸ்ட்டானது எவ்வளவோ அழகான கட்டிடங்களைக் கட்டியிருப்பது கண்ணுக்கு அழகாக இருக்கிறதே தவிர அந்தக் கட்டிடத்தில் குடிபோக வாய்ப்பு பெறுகிறவர்கள் ஏழை மக்களோ அல்லது பாட்டாளி மக்களோ அல்ல. சிட்டி இம்ப்ரூவ்மென்ட் ட்ரஸ்ட்டுக்கு ஒதுக்கப்படும் பணம் நல்ல நோக்கத்துடன் செலவழிக்கப்படுகிறது என்றாலும் அவைகளில் குடியிருக்க வாய்ப்பு பெற்றவர்கள் இன்று சொந்தமாக வீடுகள் வைத்திருப்பவர்களில் பலர் அங்கே இடம் பெற்று விடுகிறார்கள் என்ற குறை இருக்கிறது. அது எப்படியிருந்தாலும் அவைகள் நடுத்தர வகுப்பாருக்கு கட்டப்படுகிற கட்டிடமாக இருந்து அவர்களுக்கே ஒப்படைக்கப்பட்டால் சிறு சிறு குறைகள் இருந்தாலும் நான் வருத்தப்படமாட்டேன். ஆனால் ஸைம் இம்ப்ரூவ்மென்ட் பொருத்தமட்டில், கார்ப்பொரேஷனுக்கு ஒரு தொகை சிட்டி இம்ப்ரூவ்மென்ட்டுக்கு ஒரு தொகை என்று தொகைகளைப் பொறுத்து ஒதுக்குவதில் உண்மையிலேயே அதில் அரசாங்கத்திற்கு முழு ஆர்வம் இருக்குமானால் சேரி சீர்திருத்த திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு தனி குழு ஒன்றை அமைத்து அதன் மூலம் அந்த தொகையை பங்கிட்டு செலவழிக்க வேண்டும். அப்படிச் செய்யவேண்டியது இந்த திட்டத்தில் இருக்கிற அவசரத்தையும் ஒட்டி அவசியமாகவும் இருக்கிறது.

சென்னை நகரத்திலுள்ள கூவம் ஆற்றினால் ஏற்படுகிற தொல்லைகளைப் பற்றியும் அதனால் ஏற்படுகிற சுகாதார கேட்டைப்பற்றியும் அனைவரும் அறிந்ததே. கூவம் ஆற்றை நல்ல முறையில் வைத்துக்கொள்ள, அதனால் சுகாதாரக் கேடு உண்டாகாமல் இருக்க, அதற்கு என்று ஒரு தனி தொகையை ஒதுக்கி அதை கார்ப்பொரேஷனிடம் கொடுத்து கூவம் ஆற்றில் ஏற்படக்கூடிய துர்நாற்றத்தைப் போக்குவதற்கு ஒரு திட்டம் தயாரிக்கப்பட வேண்டும். அதற்கான வழிவகை காணவேண்டும். உடனடியாக செய்ய வேண்டிய காரியங்களில் இதுவும் ஒன்று. அதனால் ஏற்படக்கூடிய சுகாதாரக் கேடு சென்னை மக்களை மிகவும் பாதிக்கிறது. அதன் காரணமாக அதற்கு என்று ஒரு தொகையை ஒதுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, பொதுவாக நகர சபைகளில் குடி தண்ணீர் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற தொகை மிகவும் குறைவு என்றும் சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன். அதைப்போலவே நகர சபையில் சாலை பக்கத்தில் டிரெயினேஜ் கட்ட வேண்டும் என்றும் அதற்காக அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் அரசாங்க உதவி மிகவும் குறைவாக இருப்பதால் அவற்றை அவர்களால் நிறைவேற்ற முடியவில்லை. மேஜர் பஞ்சாயத்துகளில் அவற்றை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று எண்ணினாலும் அவர்களுக்கு ஐம்பது சத விகித விழுக்காடு ஏற்படுவதை சரிக்கட்டி அரசாங்கம் உதவி செய்யாததால் அந்த திட்டத்தை அவர்களால் உடனடியாக எடுத்துக் கொள்ள முடியவில்லை. அங்குள்ள சில திட்டங்களில் இப்பொழுது ஜில்லா போர்டிலிருந்து 25 சத விகிதமும், அரசாங்கம் 50 சத விகிதமும் பொது மக்கள் 25 சத விகிதமும் நன்கொடையாத தர வாய்ப்பு இருந்தால், கம்யூனிட்டி டெவலப்மென்ட், என்.ஈ.எஸ். முதலியவற்றைப்போல் பல இடங்களில் இருந்தால், பல திட்டங்கள் நிறைவேறியிருக்கும். இந்த வாய்ப்பு, இப்பொழுது ஜில்லா போர்டு இல்லாததால், நிறைவேற்றப் படாமல் தவறிப்போய் விட்டன. ஆகவே அந்தத் தொகையையும் சேர்த்து அளித்து பொது மக்களுக்கு நல்ல முறையில் பல திட்டங்களை நிறைவேற்றிக் கொடுக்க அரசாங்கம் முன் வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் சிற்றூரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

THE HON. SRIMATHI LOURDHAMMAL SIMON :

கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, 1946-ம் ஆண்டிற்கு முன்னர் அரசாங்கம் பெரிய தொகை ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு ஒதுக்கி ரோடுகள் பராமரிப்பு செய்யப் பட்டு வந்தது. ஏப்ரல் 1, 1946-ல் நெடுஞ்சாலை இலாகா முக்கிய ரோடுகளையும், வியாபார முக்கியத்துவம் உள்ள ரோடுகளையும் பராமரிப்பில்

25th March 1959] [Srimathi Lourdhammal Simon]

எடுத்த பின்னர், அரசாங்க உதவி நிறுத்தப்பட்டது. கார்ப்பொரேஷனுக்கு மட்டும் சில ரோடுகளுக்கு ரெக்கரிங் கிராண்ட்கள் கொடுத்து வரப்படுகிறது. அதல்லாமல், முதலீட்டு பணிகளாகிய பாலங்களுக்கும், மதகு (கல்வாட்) களுக்கான “நான்-ரெக்கரிங் கிராண்ட்ஸ்” கொடுத்து நடத்தப்படுகிறது. இன்னும் சில இடங்களில் மழையில்லாமையாலும், விவசாயம் தவறுவதினாலும் அவ்வப்போது ஜில்லாக்களின் நிதிக்கேற்ப அரசாங்க உதவி அளிக்கப்படுகிறது. சில புது ரோடுகளுக்கும், பாலங்களுக்கும் மாகலோ அல்லது முக்கியமான ரோடுகளும் பாலங்களும் பழுது பார்க்கும் சிலவினங்களையும் மத்திய அரசாங்க ஏற்பு திட்ட அமைப்பின்படி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. சுவர்ன்மென்ட் நாஷனல் ஹைவேஸ், ஸ்டேட் ஹைவேஸ், மேஜர் டிஸ்ட்ரிக்ட் ரோடுகளில் முக்கிய பகுதிகளையும் கவனித்து வருகிறார்கள். வருகின்ற வருஷம் 1,270 மைல் நீளமுள்ள முக்கிய டிஸ்ட்ரிக்ட் ரோடுகளை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தும் திட்டம் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது.

கிராமங்களுக்கு முக்கிய வியாபார நகரங்களுக்கு இணைப்பு ரோடுகள் ஏற்படுத்தும் எண்ணமும் இருக்கிறது. இதைச் செய்ய வேண்டுமானால் ஏறக்குறைய 5,000 மைல் ரோடு போட வேண்டிய நிலை ஏற்படும். இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் 2,000 மைல் ரோடு போடும் உத்தேசம் இருக்கிறது. எண்பத்தாறு மைல் நீளமுள்ள ரோடுகளுக்கு தார் போடுவதும், 819 மைல் நீளமுள்ள ரோடுகளுக்கு ஜெல்லி போடுவதும், 41 முக்கிய பாலங்களும், 151 சிறிய பாலங்கள் இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் கட்டுவதற்கான நம்பிக்கை இருக்கிறது. இவற்றின் செலவிற்கான தொகையை அரசாங்கமே ஏற்றுக்கொள்ளும்.

1941-ம் ஆண்டு முதல் முக்கிய முனிசிபல் ரோடுகளுக்கு டஸ்ட்லெஸ் சர்பேசிங் போடுவதற்காக அரசாங்கம் மானியம் கொடுத்து உதவி வருகிறார்கள். பஞ்சாயத்து ரோடுகள் செப்பனிடவதற்கும் அரசாங்கம் மானியத் தொகை கொடுத்து வருகிறார்கள். சாதாரணமாக 50 சத விதிக் மானியத்தொகை கொடுத்தாலும், அதிக வருமானமில்லாத சில பஞ்சாயத்துகளுக்கு கூடுதலான உதவியும் அளிக்கப்படுகிறது. பஞ்சாயத்து ரோடுகளை சீரான முறையில் பழுது பார்க்கக்கூடிய அளவில் உதவி அளிக்கவும் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது.

இதைக் கூறும்போது ஒரு சந்தேகம் எழலாம். ஜில்லா ரோடுகளையும், 1-30 இதர ரோடுகளையும் பராமரிப்பதற்கு, பழுது பார்ப்பதற்கு, இருக்கும் p.m. தொகையை வைத்து எவ்வளவுக்கெவ்வளவு உதவி செய்ய முடியுமோ அந்த விதத்தில் பங்கீடு செய்து அந்த ரோடுகளைச் செப்பனிட அரசாங்கம் உதவி செய்து வருகிறது. ஐந்தாறு பேருக்கு மேற்பட்டுள்ள கிராமங்கள் முக்கியத்துவம் பெறவேண்டுமென்று கவனம் செலுத்தி அங்கு ரோடுகள் போடுவதற்கான ஏற்பாடுகளையும், இருக்கும் ரோடுகளின் சீரமைப்புத் திட்டத்தையும் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டு வருகிறது.

பஞ்சாயத்திலுள்ள போக்குவரத்து வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்ய 5 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஜில்லா போர்டு கிராமப் போக்குவரத்துக்கு 88 ஆயிரம் ரூபாய் உதவித் தொகையாகக் கொடுத்து வருகிறோம். சமுதாய ஸ்தல அபிவிருத்தித் திட்டம், தேசிய அபிவிருத்தித் திட்டம் ஆகிய மூன்று திட்டங்களின் மூலம் புதிய ரோடுகளைப் போடுவதற்கு மேலும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. அதற்காக கூடுதல் தொகை தகுந்த அளவு உதவியாகக் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

திருவாளர் கோதண்டராமன் அவர்கள் திருச்சிராப்பள்ளி, கோயம்புத்தூர், குடியாத்தம் ஆகிய நகர சபைகளின் நிலைமையைக் குறித்து எடுத்துரைத்தார். அங்கு ரோடு வசதி இல்லாதிருப்பதோடு டி.பி. முதலிய நோய்கள் ஏற்படுவதெப்பற்றியும் எடுத்துரைத்தார். குடியாத்தத்தில் அதிக அக்கறை செலுத்தி அங்கிருக்கும் நிலைமைகளைப்பற்றி எடுத்துக் கூறினார். நகர சபைகள் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டும் திட்டத்தை ஏற்று நடத்தவேண்டுமென்று கூறினார். இன்று இருக்கக்கூடிய நிலைமையின்

[Srimathi Lourdhammal Simon] [25th March 1959]

எவ்வளவுக்கெவ்வளவு காரியங்களைச் செய்யமுடியுமோ அவைகளை யெல்லாம் செய்து வருகிறோம். எல்லாவற்றையும் செய்து விட முடியாது. திட்டங்களை அதிகமாகப் போட்டு வசதிகளை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்ற ஆவல் இருந்தாலும் நம்முடைய நிதி நிலைமையைக் கவனிக்காமல் இருக்கமுடியாது. இந்த நிலைமையைப் பொறுத்து எந்தெந்தத் திட்டங்களை எடுத்துக்கொள்ள வாய்ப்பிருக்கிறதோ அவைகளெல்லாம் எடுக்கப் பட்டு வருகின்றன. அவர் குறிப்பிட்ட திட்டங்கள் எல்லாம் ஒவ்வொன்றாக நடந்து வருகின்றன. அதற்கு வேண்டிய கவனம் செலுத்தப்படும். ஆனால் வேகத்தில் வேலைகள் நடந்து கொண்டு வருகின்றன என்று சொன்னார்கள். ஆனால் வேகத்தில் நடப்பதாக எனக்குத் தோன்றவில்லை. எவ்வளவு வேகமாக நடத்த முடியுமோ அந்த வேகத்தில்தான் காரியங்களைச் செய்து வருகிறோம். ஒன்றை நாம் கவனிக்கவேண்டும். எந்த இடத்தில் நிதி நிலைமை மோசமாக இருக்கிறதோ அந்த இடத்தில் ஆனால் வேகத்தில் சென்று கொண்டிருக்கிறது, எந்த இடத்தில் வசதி இருக்கிறதோ அங்கு மான் வேகத்தில் வேலைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன ; என்று திருப்திகரமாகக் கூறிக்கொள்ளலாம்.

1955-ம் வருடத்திற்கு முன் நகர குடி தண்ணீர் திட்டத்துக்கு தண்ணீர் வரியும், சாக்கடை வரியும் உயர்த்தப்பட்டு, அதன் பின்னர் தண்ணீர்த் திட்டத்துக்குப் பேர்துமான வசதி இல்லாத விதல் ஸ்தாபனங்களுக்கு ஒரு பகுதியை அரசாங்கம் மானியமாகக் கொடுத்து வந்தார்கள். 1956-ம் வருஷம் பரிசீலனை செய்த பின் தண்ணீர் உபயோகிப்பவர்களிடம் இருந்து ஒரு வரியை வசூலித்து அந்த வருமானத்தைக் கொண்டு குடி தண்ணீர்த் திட்டத்தை நடத்த ஒரு வாய்ப்பாக இருக்கும். நகரசபைகளுக்கு வருமானத்தில் குறைவு ஏற்பட்டால் வரிபோட்டு தண்ணீர் உபயோகிப்பவர்களிடம் பிரித்துக்கொள்ளுவது நலமாக இருக்கும். அந்த வரி இப்பொழுது அமுவலுக்கு வந்து கொண்டிருக்கிறது. நகர சபைகளுக்கு வசதி ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அருப்புக்கோட்டை குடி தண்ணீர் திட்டத்தைப்பற்றி ஒரு வெட்டுப் பிரேரணையில் குறிப்பிடப்பட்டுவருந்தது. இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் அது சேர்க்கப்படவில்லை. இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஒதுக்கப்பட்ட ரூ. 505 லட்சம் ஏற்கனவே அனுமதிக்கப்பட்ட திட்டங்களுக்குத் தான் போதுமானதாக இருக்கின்றன. இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் குடி தண்ணீர் திட்டத்துக்காக ஒதுக்கப்பட்ட தொகையை ரூ. 853 லட்சமாக உயர்த்தவேண்டுமென்று மத்திய சர்க்காருக்கு எழுதியிருக்கிறோம். பதில் இதுவரை கிடைக்காததால் இந்தத் திட்டத்தைப்பற்றி இப்பொழுது ஒன்றும் கூறமுடியவில்லை. அதிகமாகக் கேட்கப்பட்ட தொகை கிடைத்தபின் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்று கூறிக்கொள்ளுகிறேன்.

கனம் மாரிமுத்து அவர்கள் வெட்டுப் பிரேரணை ஒன்று கொடுத்திருந்தார்கள். இதற்கு முன்னால் கூறிய பதிலிலிருந்து அவருடைய பிரச்சனை தெளிவுற்றிருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். கமிந்த வருஷம் இந்த சட்ட சபையில் பஞ்சாயத்துச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தோம். அதன்படி பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் அமைக்கும்போது நல்ல வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படும்.

திரு சுப்பையா முதலியார் அவர்கள் சங்கரன்கோயில் குடிதண்ணீர்த் திட்டத்தைப்பற்றிப் பேசும்போது 315 லட்சம் ரூபாய் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஒதுக்கப்பட்டிருப்பதை எடுத்துக் கூறுகிறார்கள். இந்தத் தொகையை சரியானபடி உபயோகப்படுத்தவில்லை என்று கூறினார்கள். என்ன காரணம் என்று கூற முடியாவிட்டாலும் அவ்விதம் ஒதுக்கப்பட்ட தொகை பிரயோஜனப்படாமல் இருக்கக் காரணம் இல்லாமல் இருக்காது. தகுந்த முறையில் பிரயோஜனப்படுத்த முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளுகிறேன். டிஸ்ட்ரிக்ட் போர்டு வேலைகளைக் காண்ட்ராக்ட் எடுக்க யாரும் முன்வருவதில்லை என்று கூறினார்கள். அங்குள்ள நிதி நிலைமை மோசமாக இருப்பதால்

25th March 1959] [Srimathi Lourdhammal Simon]

எடுத்துக்கொள்ளுவதில்லை என்று கூறினார்கள். கழிந்த வருஷம் டிஸ்ட்ரிக்ட் போர்டைத் திருத்தியமைக்கும் சட்டத்தைச் செய்திருக்கிறோம். அதை மாற்றியமைப்பதன் மூலமாக மிகுந்த வசதி ஏற்படும் என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு சட்டநாத கரையாளர் அவர்கள் குற்றலத்திற்குச் செய்யவேண்டிய வசதிகளைப்பற்றியும், குற்றலத்தின் மகத்துவம் பற்றியும் எடுத்துப் பேசினார்கள். நிச்சயமாக குற்றலம் இந்தப் பகுதியில் உள்ளவர்களுக்கு முக்கிய சுகவாசஸ்தலம். அதற்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்ய அரசாங்கம் தீவிரமாக ஈடுபட்டிருக்கிறது.

திரு சம்பத் அவர்கள் சேம்போது குடிதண்ணீர், சாக்கடை வசதிகளைக் கவனிப்பதில் கூடுதல் அக்கரை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இன்றைக்குப் பார்க்கப்போனால் நகரங்களில் இந்த வசதிகளைச் செய்ய அரசாங்கம் அநேக நல்ல திட்டங்களைக் கொண்டு வந்து நிறைவேற்றி வருகிறது. இருந்தாலும் இருக்கும் நிதியை வைத்துக் கொண்டு எவ்வளவுக்கெவ்வளவு செய்யவேண்டுமோ அதில் அரசாங்கம் தவறுவதில்லை.

ஸ்ரீமதி அனந்தநாயகி பேசும்போது மெட்ராஸ் கார்ப்பொரேஷன் பற்றியும், ரோடுகள் நிலைமை பற்றியும், ரோடுகளைப் பழுது பார்ப்பதில்லை, யென்றும், அதற்குத் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்றும் குறிப்பிட்டார்கள். அரசாங்கம் கொடுக்கும் உதவி மிகக் குறைவு என்று சொன்னார்கள் சாம்பாருக்குப் பெருங்காயம் போல் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள் அந்தப் பெருங்காயம் இல்லையென்றால் சாம்பார் நன்றாக இருக்காது. இவ்வளவாவது செய்திருக்கிறோமே என்று நினைத்து மகிழ்ச்சி அடைய வேண்டும். அந்த ரோடுகளைப் பராமரிப்பதற்காக “எக்ஸ் க்ரேஷியா கிரான்ட்” ரூ. 5,11,000 கொடுத்து வந்தோம். இந்த வருஷம் ஒரு ஸ்பெஷல் கிரான்டாக 5 லட்சம் ரூபாய் கூடுதலாக ஒதுக்கியிருக்கிறோம். இவ்வித கூடுதல் தொகையால் ரோடுகளைப் பராமரிக்க வசதி ஏற்படுமென்று நினைக்கிறேன். கூடுதலான தொகை கொடுப்பதானாலும் இன்னும் அதிகத் தொகை வேண்டியிருக்கிறது. அதற்குத் தக்க ஏற்பாடு செய்யக்கூடிய சந்தர்ப்பம் வெகு சீக்கிரம் வரும் என்று எதிர்பார்க்கிறேன். ஸ்ரீ கந்தசாமி அவர்களும் ஆட்டையாம்பட்டி ரோடும் பற்றிப் பேசினார்கள். அதற்கும் கவனம் செலுத்தலாம். ஸ்ரீ அன்பழகன் அவர்கள் சேரி ஒழிப்பைப்பற்றிப் பேசினார்கள். அந்தத் திட்டத்தை எவ்வாறு நிறைவேற்ற வேண்டும், என்பதற்கு அவர் அரிய யோசனைகளைச் சொன்னதற்காக நான் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். சேரி ஒழிப்பு விஷத்தில் சர்க்கார் மிகுந்த அக்கறைதான் காட்டுகிறது. ஆனால் இது பேசிவிட்டுப் போகிற விஷயம் அல்ல. கூட்டங்களில் பேசுவதனால் தீர்த்துவிட முடியாது. சில சேரிகளில் அந்நியர் பூமியில் இருக்கிறது. அந்த இடத்தை வாங்க வேண்டிய வில்லங்கம் இருக்கிறது. வேறு சில இடங்களில் அவர்களுக்கு மாற்று இடம் கொடுத்தால் அங்கே போக மனமில்லாதவர்களாக இருக்கிறார்கள். வெறும் ஐந்தடி, ஆறடி மனை கட்டிக்கொடுப்பது என்பது மட்டும் அல்ல பிரச்சனை. வீடு கட்டிக் கொடுத்து விடலாம். ஆனால் பூமி வாங்குவதில் தான் பல சிக்கல்கள் இருக்கின்றன. அதனால்தான் காலதாமதமாகிறதே தவிர அதில் அரசாங்கத்திற்கு அக்கறை இல்லை என்பது அல்ல. மிகவும் கூடுதலாக இருக்கிறது. அந்தத் திட்டத்தையும் நல்ல முறையில் துரிதமாக சர்க்கார் நிறைவேற்றும் என்று சொல்லிக் கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

Sri K. ANBAZHAGAN : கனம் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் ஒரு சிறு விளக்கம் கேட்க விரும்புகிறேன். சேரிகளை அமைப்பதற்கு தனிப் பட்டவர்களிடத்தில் இருந்து நிலம் வாங்கப்படவேண்டும் என்று சொல்லப் படுகிறது. கட்டுவதோடு அன்றி இப்படி நிலம் வாங்கப்படவேண்டிய நிலைமையும் இருக்கிறபோது மத்திய சர்க்கார் ஒதுக்கிய 17 அரை லட்சத்தில்

[Sri K. Anbazhagan] [25th March 1959]

5 லட்சம் மட்டும் செலவழித்திருக்கக் காரணம் என்ன, பாக்கி செலவழிக்கப்படாத பணம் அப்படியே வீணாகத் திருப்பத்தானே திருப்பப்படும். இன்னும் அதிகமான தொகை வாங்கி நிலம் எல்லாம் வாங்கி, வீடு கட்டவேண்டியதிருக்க ஒதுக்கப்பட்ட பணத்தையே செலவிடாமல் திருப்பி விடக் காரணம் உண்டா?

THE HON. SRIMATHI LOURDHAMMAL SIMON : The Madras Corporation can spend up to rupees 15 lakhs if it can be done. The provision under this head for slum clearance is, as I already said, in exclusion of the provision made under heads like Harijan Uplift, etc.

DEPUTY SPEAKER : Is the hon. Member Mr. Kothandaraman withdrawing his cut motion?

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : I am pressing the cut motion.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

“That the allotment of Rs. 1,44,39,600 under Demand XXVII—Civil Works—Grants-in-Aid—be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,44,39,600 under Demand XXVII—Civil Works—Grants-in-Aid.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

DEPUTY SPEAKER : The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. tomorrow.

The House then adjourned.

VII.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

A.—Statutory Orders and Rules.

113. Notification issued with G.O. No. 317, Revenue, dated 18th February 1958, amending Rule 7 of the Madras Irrigation (Levy of Betterment Contribution) Rules, 1956. [Laid on the table of the House under section 13 (2) of the Madras Irrigation (Levy of Betterment Contribution) Act, 1955 (Madras Act III of 1955).]

B.—Reports and Notifications.

47. Note on Community Development Projects, National Extension Services and Local Development Works.

48. Speech of the Hon. Minister for Works on Highways and Civil Works.

49. The Madras Appropriation Bill, 1959 (L.A. Bill No. 4 of 1959)